Eisenbahn JOURNAL

1
2011

ZKZ B 7539 Sondernummer 1 ISBN 978-3-89610-327-7 Best.-Nr. 66 11 01 **Deutschland € 13,70**
Österreich € 15,00 Schweiz sfr 27,40 Belgien, Luxemburg € 15,75 Norwegen NOK 175,00
Niederlande € 17,35 Italien, Spanien, Portugal (con.) € 17,80

Josef Brandls Traumanlagen



Magistrale im Spessart

DB-Hauptstreckenbetrieb Frankfurt/M–Würzburg – Heigenbrücken in H0

Mit Josef Brandl ins bayerische Mittelgebirge

Einmal mehr ist die üppige Landschaftsgestaltung das Hauptmerkmal dieses Anlagen-Meisterwerks von Josef Brandl. Auf der U-förmigen Anlage finden sich der Ort Immenfeld mit Kopfbahnhof, ein Bahnbetriebswerk und ein aufwändig gestalteter Landschaftsteil. Dort dominieren eine zweigleisige Paradestrecke und eine Nebenbahn das Geschehen. Aus verschiedenen Schattenbahnhöfen heraus findet Betrieb mit vielen Dampfloks nach dem Vorbild der DB in der Epoche III statt. Anhand der geschilderten Bautechniken können Sie Ihre Anlage jetzt auch ein Stückchen mehr „Brandl-like“ gestalten.

92 Seiten im DIN-A-4-Format, über 150 Abbildungen, Klammerheftung
Best.-Nr. 661002 · € 13,70

Foto: Gabriele Brandl

Weitere Traumanlagen von Josef Brandl



Epoche III auf Märklin-Gleis
Traumanlagen 1/2009
Best.-Nr. 660901 · € 13,70



Auf der fränk'schen Eisenbahn
Traumanlagen 2/2009
Best.-Nr. 660902 · € 13,70



Meine Schwarzwald-Anlage
Traumanlagen 1/2010
Best.-Nr. 661001
€ 13,70




Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de





Der erste Schritt zur Realisierung eines Traums – Planung der Anlage Heigenbrücken.

Träume

Meine Kindheit habe ich in Worms verbracht. Dort gab es mitten in der Innenstadt ein Spielwarengeschäft, etwa eine Viertelstunde Fußweg von der elterlichen Wohnung entfernt. Ich erinnere mich noch gut, wie ich als vielleicht Zehnjähriger ab November fast jeden Spätnachmittag dorthin pilgerte und mir am Schaufenster die Nase plattdrückte: Dort stand eine Eisenbahn-Anlage, da fuhren kleine Züge, Signale klappten auf und zu, Schranken hoben und senkten sich. Und es gab auch sonst jede Menge zu entdecken dort. Etwa die Rehe und Hirsche im Wald, die Mühle mit dem sich drehenden Mühlrad oder die Bahnsteige mit den liebevoll aus Papier ausgeschnittenen Anzeigetafeln.

So begann mein Traum von der eigenen Eisenbahn. Natürlich hatte ich meine Eltern bald überredet und erhielt zu Weihnachten eine einfache Startpackung mit Lok, Wagen und Gleisoval. Bald kamen weitere Gleise dazu; in einem Raum wurde umgeräumt, so dass ein fester Platz für meine Eisenbahn entstand. Nun konnte ich mit der (bescheidenen) Umsetzung meiner Modellbahnträume beginnen.

Das im Rückblick Wesentliche war nicht einmal die Anlage, an der ich da so vor mich hin bastelte. Nein, hinter jedem Stückchen Grasmatte, das ich aufklebte (so machte man das damals noch), entstand in meinem Inneren eine große Wiese. Mit jedem Hügelchen (natürlich inklusive Tunnel), das ich aus Papierknäueln auftürmte und mit leimgetränkter Zeitung überspannte, wurde in der Fantasie ein ganzes Gebirge. Die Grenzen zwischen Bauen, Spielen und Träumen waren fließend und verwischten sich immer wieder.

So oder ähnlich ist es sicherlich vielen ergangen. Nach der fast obligatorischen Modellbahn-Pause zwischen 15 und 25 oder 30 haben wir alle zu unseren Träumen zurückgefunden. Nun, erwachsen und gereifter, konnten wir das Thema „professioneller“ angehen. Zeitschriften wie die Miba oder das Eisenbahn-Journal begannen, den Blick für die Modellbahn zu weiten und zu schärfen. Vorbildtreue war angesagt – wieder flogen die Träume hoch. Der eigene vertraute Heimatbahnhof? Hm. Unter einer Turnhalle war das nicht zu machen. Doch der kleine, längst verwaiste Vorortbahnhof im Zustand der 1930er (als hier noch regelmäßig Züge fuhren)? Schlecht dokumentiert und – wenn man ehrlich ist – immer noch zu lang für eine exakte 1:87-Umsetzung in H0. Und die gesammelten Fahrzeuge wären auch weiterhin zum Vitrinendasein verdammt.

Ein anderes Vorbild suchen? Warum eigentlich nicht. Trotzdem wird man Kompromisse machen müssen. Lange Fahrstrecken und ein langer Bahnhof für vorbildgerecht lange D-Züge sind bei den üblichen Behausungsabmessungen schwer unter einen Hut zu bringen – wer hat schon so viel Platz wie zum Beispiel ein MiWuLa in Hamburg? Ausreichend „Gegend“ soll natürlich auch da sein, um eine Landschaft wiedererkennbar gestalten zu können. Ein Hauch Mittelgebirge mit Tunnel darf es schon sein (allein schon, um das Verschwinden der Züge aus dem Sichtbereich glaubhaft machen zu können). Und ein wenig Romantik will man auch haben, mit Stadt oder Dorf und typischen Gebäuden. Große Träume, aber viele offene Fragen!

Einer, der die meisten dieser Fragen beantworten kann, ist Josef Brandl. Mit seiner Erfahrung als Anlagenbauer gelingt ihm immer wieder die „Quadratur des Kreises“. Das beginnt mit der Beratung zur Wahl einer inspirierenden Vorbildsituation, reicht über praxisgerechte Vorschläge zur Raumaufteilung und Anlagenform bis hin zur konkreten Gleis- und Landschaftsplanung. Dass er einen auf diese Weise konkretisierten Traum auch verwirklichen kann, beweist dieses Heft. Aber schauen Sie selbst, was es über die jüngste Traumanlage „Heigenbrücken“ zu berichten gibt.

Tobias Pütz

Die Anlage Heigenbrücken

Der Bau einer Großanlage ist ein anspruchsvolles und zeitaufwendiges Projekt. Von der ersten Idee über die Planungs- und die Bauphase bis zur Auslieferung und Inbetriebnahme der Anlage Heigenbrücken vergingen am Ende mehr als zehn Jahre. ➽ 14





Betriebskonzept

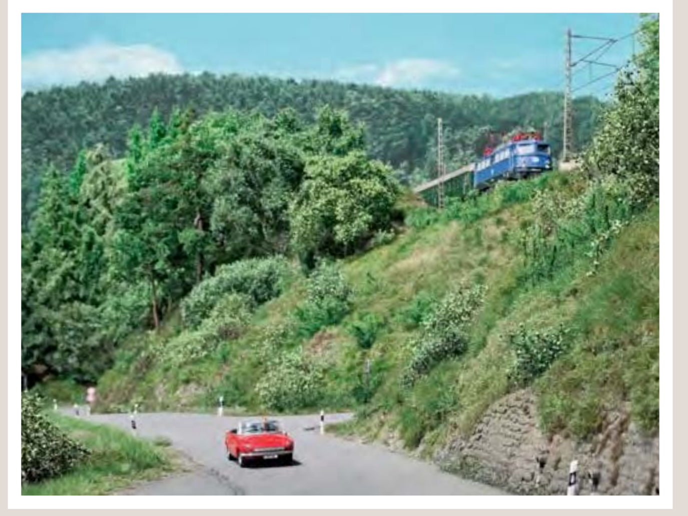
Die Anlage ist in der Epoche IV angesiedelt und gibt den Betriebszustand des Bf. Heigenbrücken der 1970er Jahre wieder. Im Fernverkehr prägten bereits TEE- und InterCity-Züge im neuen Farbschema Rot/Beige und ozeanblau/beige das Bild. ➽ 22





Der Ort

Jahrhundertelang bis ins 20. Jahrhundert war Heigenbrücken ein armes Dorf. Erst die Schaffung von Verkehrswegen brachte die Wende: Mit der Errichtung der Main-Spessart-Bahnlinie Mitte des 19. Jahrhunderts verbesserten sich die Verhältnisse. Heute ist Heigenbrücken ein schmucker Eisenbahnerort. ➽ 46



Straßen

Von Aschaffenburg über Laufach kommend zieht sich die Staatsstraße durch den Spessart. Als Serpentine führt sie zunächst über den Schwarzkopf hinweg, überquert die Bahnlinie am Bf. Heigenbrücken und umfährt den Ort Heigenbrücken parallel zur Bahnlinie. ➽ 64





Foto Titelseite: Gabriele Brandl

Editorial

Galerie

Anlagenporträt

Diverses



Reise bei Nacht

Sobald die Tagesbeleuchtung über der Anlage abgedimmt wird und die vielen Lichter der Anlage die Gebäude und Straßen von Heigenbrücken sowie den Bahnhof beleuchten, erscheint die Anlage buchstäblich in einem anderen Licht: Aus den Fenstern der Häuser und Anwesen fällt dezent das Licht nach außen. ➔ 72



Sommergrün



Der kurze Schattenwurf verrät es: Es ist Mittagszeit im Hochsommer. Die Kinder haben Ferien und spielen draußen unweit des Bahndamms. Noch interessieren sie sich nicht für das, was sich da auf den Schienen tut. Aber sicherlich entdeckt einer der Jungen bald seine Leidenschaft für die Eisenbahn.



Reisen im InterCity



„Jede Stunde – jede Klasse" war das Motto der Deutschen Bundesbahn, als sie ihren flächendeckenden InterCity-Verkehr einführte. Die Strecke durch den Spessart war dabei eine der Haupt-Ost-West-Magistralen.



„Alles einsteigen, bitte!“



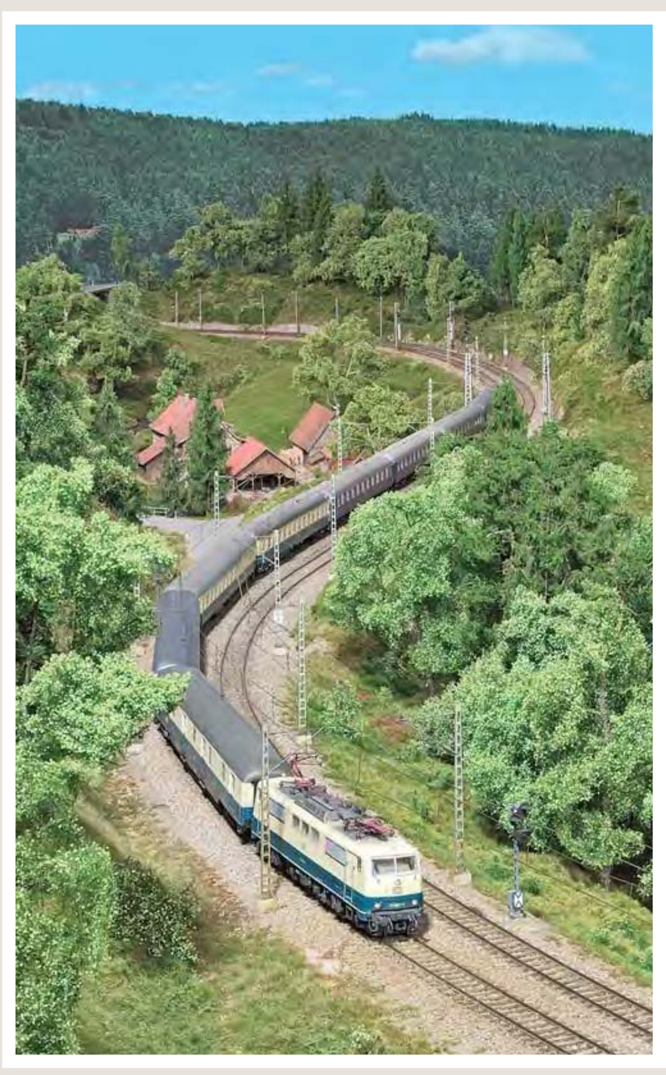
Mit den Wagenmodellen von Roco, die auf Digitalbefehl öffnende und schließende Türen aufweisen, kann man solche Szenen sehr schön nachstellen. Bis sich allerdings auch die Preiser-Reisenden digital fortbewegen lassen, muss noch eine ganze Weile geforscht und entwickelt werden.



Ganz besonderes Reiseflair



Es war schon eine besondere Art des Reisens mit Silberling-Eilzügen. Die Fenster konnte man öffnen und sich hinauslehnen, gepolsterte Kunstledersitze boten dürftigen Komfort und die Neonbeleuchtung ließ keine Romantik aufkommen. Aber Eisenbahn-Atmosphäre pur konnte man erleben ...



Ein D-Zug, geführt von einer BR 111, schlängelt sich in der Nähe von Krommenthal durch den Spessart. Zu Fuß der Bahn liegt das alte Sägewerk.

Begegnung zweier Generationen: Ein moderner TEE mit Bügelfalten-BR 113 und die altehrwürdige Dampflok BR 50 mit ihrem Güterzug.

Wie es zur Anlage kam

Der Bau einer Großanlage ist ein anspruchsvolles und zeitaufwendiges Projekt. Von der ersten Idee über die Planungs- und die Bauphase bis zur Auslieferung und Inbetriebnahme der Anlage Heigenbrücken vergingen am Ende mehr als zehn Jahre.

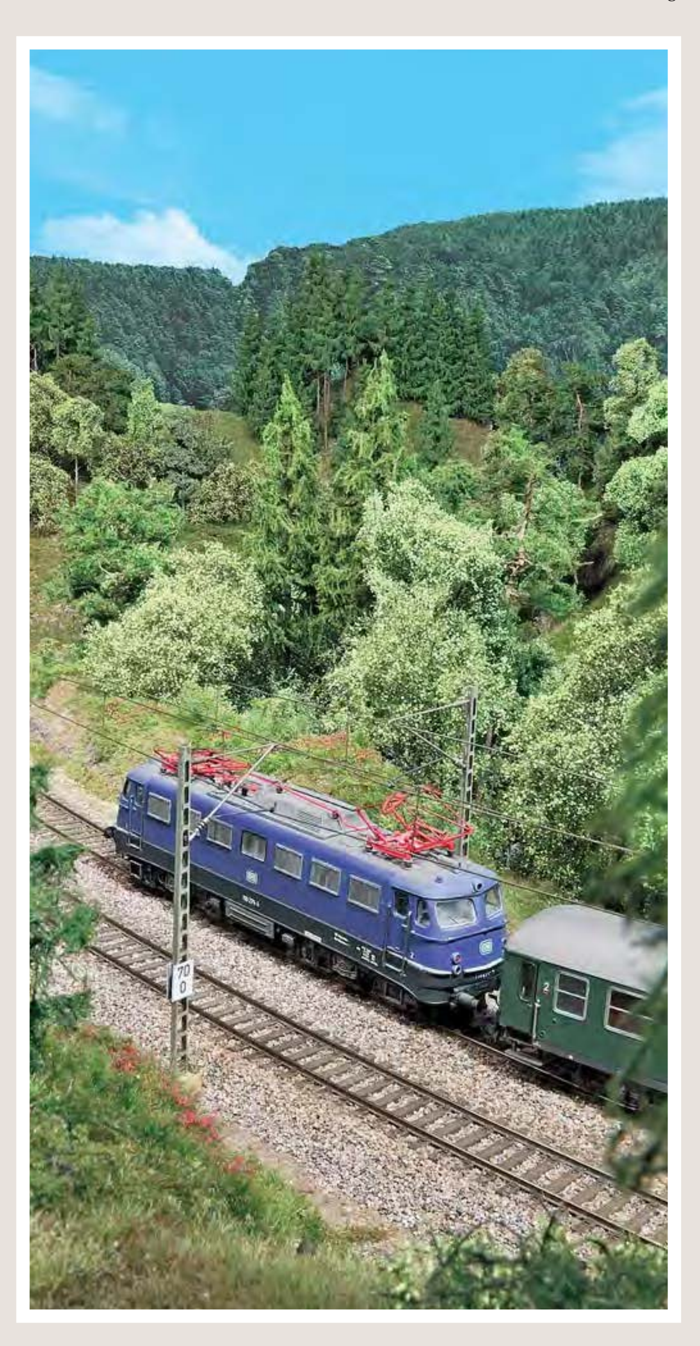


Die Idee, eine derartige Anlage zu realisieren, basierte auf den ersten Heften der bereits damals wegweisenden Reihe „Super-Modellbahnanlagen“. Insbesondere mit der in der Ausgabe IV vorgestellten Anlage „Dürrstein“ wurde ich auf den Profimodellbauer Josef Brandl und seine Modellbaukunst aufmerksam. Alle weiteren Brandl-Anlagen faszinierten mich gleichermaßen. Bei realistischer Einschätzung wurde mir schnell klar, dass die Realisierung eines solchen Großprojekts, sollte diese in der gewünschten Qualität und auch in überschaubarer Zeit erfolgen, allein nicht zu bewältigen war, sondern nur mit professioneller Hilfe möglich war. Also nahm ich Kontakt zu Josef Brandl auf. Jedoch waren damals (wie heute) Josef Brandl und seine Modellbaukünste äußerst gefragt, so dass aufgrund der vollen Auftragsbücher von Josef Brandl eine schnelle Umsetzung nicht möglich war. Allerdings zeigte Brandl grundsätzliches Interesse und wir vereinbarten in Kontakt zu bleiben. Die mit den Jahren folgenden veröffentlichten weiteren Anlagen bestärkten mich von der Richtigkeit meines getroffenen Beschlusses.

In der Rückschau tat die Wartezeit der Entwicklung der Anlage gut. Über die Jahre bestand ein regelmäßiger Kontakt zu Josef Brandl. Immer wieder fanden sich Gelegenheiten den „Meister“

Ein Kesselwagen-Ganzzug mit BR 194 verlässt nach der Überholung den Bahnhof Heigenbrücken. Der Nahverkehrszug wartet am Hausbahnsteig auf die Rückfahrt nach Aschaffenburg.

Die Anlage sollte sich an einem realen Vorbild orientieren und, um einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb zu ermöglichen, den Ausschnitt aus einer Magistrale der Deutschen Bundesbahn in den 1970ern abbilden.



Schnappschuss am Einfahrtvorsignal: Bügelfalten-BR 110 mit D-Zug nach Dortmund.



in Neustadt a.d. Donau zu besuchen und die fertigwerdenden Meisterwerke in seiner Werkstatt zu bewundern. Bei diesen Gelegenheiten fand bereits ein intensiver Gedankenaustausch über das gemeinsame Projekt statt. Schnell fanden wir zusammen eine Vorstellung, die auf der Modellbahnphilosophie von Josef Brandl „Weniger ist mehr“ basierte: Die Anlage sollte sich an einem realen Vorbild orientieren und, um einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb zu ermöglichen, den Ausschnitt aus einer Magistrale der Deutschen Bundesbahn in den 1970ern abbilden. Den betrieblichen Mittelpunkt sollte ein Durchgangsbahnhof bilden. Natürlich sollte auch eine ansprechende Landschaft entstehen, in der künftig die Züge bei ihren Fahrten bewundert werden und reizvolle Zugbegegnungen stattfinden konnten.

Im Sommer 2007 war es so weit: Mit einem Anruf signalisierte Josef Brandl, dass er nunmehr Zeit für das Projekt hätte. Es begann die Planungsphase. Aus einer Handvoll potentieller Vorbildmotive kristallisierte sich schnell der Bf. Heigenbrücken heraus. In der Folgezeit suchte ich mehrfach Heigenbrücken auf, um den Bahnbetrieb zu verfolgen und Aufnahmen von Bahnhof, Ort und Umgebung zu machen. Auch Josef Brandl fuhr mehrfach vor Ort, um sich selbst ein Bild zu machen und nach geeigneten Anregungen für Motive zu suchen. Schnell wurden wir uns auch einig: Unweit von Heigenbrücken befand sich, an einem Bachlauf gelegen, unterhalb der Strecke ein altes Sägewerk – das musste unbedingt auf die Anlage. Folgt man der engen, verschlungenen Straße weiter durch das Lohrtal Richtung Wiesthal, so unterquert die Stra-



ße zwei riesige Viadukte, die aus dem für die Gegend typischen Sandstein errichtet wurden. An einem dieser Viadukte verengt sich die Straße und zwängt sich neben einem wildromantischen Bach unter dem Viadukt hindurch. Hier waren also klassische Motive für den Landschaftsbaukünstler Josef Brandl vorhanden. Nur ein Stück weiter war eine kleine Sumpfwiese zu entdecken. Auf diese Weise konnte in kürzester Zeit eine Vielzahl hochwertiger Vorbildmotive für die Anlage gefunden werden.

Die Motivsuche war abgeschlossen. Josef Brandl beauftragte mit der Umsetzung des Bahnhofs Heigenbrücken nach einem Originalbahnhofsplan in einen modellbautauglichen Gleisplan Heiner Tondorf. Im Dezember war die Detailplanung fertiggestellt. Bei einem Besuch im Hobbykeller wurden die letzten Details geklärt.

Zum Vorbild: Der Bf. Heigenbrücken liegt unmittelbar östlich des Scheiteltunnels (Schwarzkopftunnel) der Strecke Aschaffenburg–Würzburg. Die Main-Spessart-Bahn wurde am 1. Oktober 1854 durch die Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen als Teil der bayerischen Ludwigs-West-Bahn eröffnet. Sie ist insgesamt 112,5 km lang. Die Strecke führt von Würzburg im bayerischen Regierungsbezirk Unterfranken über Gemünden (Main), Lohr am Main und Aschaffenburg in das im angrenzenden Hessen gelegene Hanau. Ihre Bedeutung liegt vor allem im Fern- und Güterverkehr, da sie den Ballungsraum Rhein-Main mit dem unterfränkischen Oberzentrum Würzburg und darüber hinaus mit dem Großraum Nürnberg und der bayerischen Metropole München verbindet. Ab dem Bahnhof Lohr am Main steigt die Strecke auf 20 km bis



Heigenbrücken stetig an, um in Heigenbrücken mit 276 m NN den höchsten Punkt zu erreichen. Unmittelbar westlich des Bahnhofs Heigenbrücken führt die Strecke durch den 926 m langen fast horizontalen Schwarzkopftunnel.

Am Ende des Tunnels befindet sich der im Modell nicht mehr dargestellte Betriebsbahnhof Heigenbrücken West. Die Weichen und die Signale der Betriebsstelle gehören noch zum Stellbereich der Stellwerksanlage Heigenbrücken, so dass der Bahnhof sich tatsächlich bis über den Schwarzkopftunnel hinaus erstreckt.

Von hier verläuft die Strecke – bekannt unter der Bezeichnung Spessartrampe – weiter auf einem Streckenabschnitt von 5,4 km Länge und einer durchschnittlichen Neigung von 20 ‰ hinab nach Laufach. Im Dampfbetrieb vor 1957 war der Verkehr auf der Spessartrampe in der Gegenrichtung von Laufach nach Heigenbrücken sehr aufwendig. In Laufach wurde Güter- und Fernreisezügen eine Schiebelok nachgespannt, Güterzügen gegebenenfalls auch noch eine dritte Lok vorgesetzt. Dies ist der Grund für die außergewöhnlich umfangreichen Gleisanlagen in den Bahnhöfen Heigenbrücken und Laufach. Und es erklärt auch, warum das kleine Heigenbrücken lange Zeit Schnellzugstation war und als Sommerfrische aufblühte. Auch heute noch stehen im Bahnhof Laufach Elektrolokomotiven in Schiebebereitschaft, damit Züge über 1000 t Zuglast die steile Bergstrecke bewältigen können. Schwere Güterzüge machen im Bahnhof Laufach Halt, eine Schiebelokomotive setzt sich hinter den Zug und unterstützt die Zuglok. Unmittelbar vor dem Westportal des Schwarzkopftunnels verlässt die Schiebelok den Güterzug. Damit die Schiebelok nicht durch den Tunnel bis in den Bereich der Personenverkehrsanlage fahren muss, sind die Gleisanlagen auf der Aschaffenburger Seite des Tunnels so ausgeführt, dass sie wieder auf dem rechten Gleis nach Laufach zurückkehren kann.

Heigenbrücken im Modell: Bei der Planung waren wir uns von Anfang an einig, dass nicht der exakte Nachbau erfolgen sollte – dies würde bereits an den vorhandenen räumlichen Gegeben-





Eine BR 110 in der damals top-aktuellen ozeanblau-beigen Lackierung verlässt Heigenbrücken Richtung Partenstein.



Das Streckennetz der Deutschen Bahn ist im 200-m-Abstand kilometriert. Die Hektometerzeichen wurden der besseren Erkennbarkeit wegen an den Gittermasten befestigt.

Sicherheit geht vor:
Die Arbeit des Bautrupps ruht während der Ausfahrt des Eilzugs.

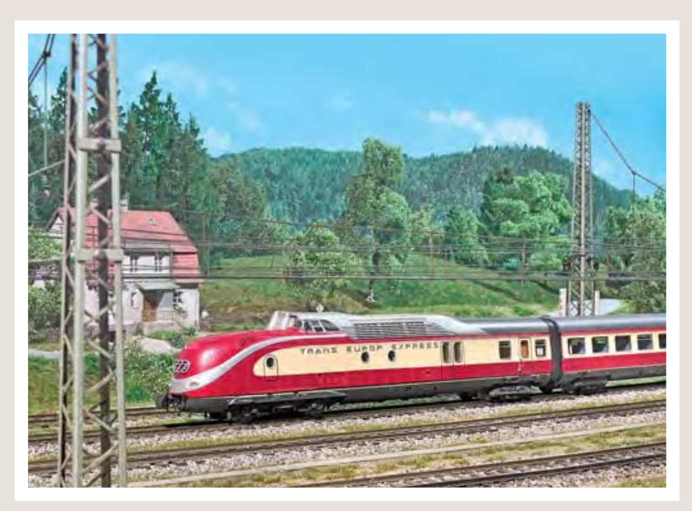
heiten scheitern. Vielmehr sollte das Motiv getroffen und stimmig in den H0-Maßstab umgesetzt werden. Für die Umsetzung in das Modell stand ein 44 qm großer Kellerraum zur Verfügung. Da im Keller noch zwei weitere Räume genutzt werden konnten, kam die Idee auf, die Anlage um einen technischen, aber landschaftlich nicht mehr gestalteten Anlagenteil zu erweitern. Dadurch war es möglich den Anlagenteil ohne einen fiktiven und im Vorbild nicht vorhandenen Tunnel abzuschließen, sondern durch den Übergang in den Technikteil.

Nach der Einfahrt in den Schwarzkopftunnel schraubt sich im Modell die Strecke über 2 ½ Wendeln nach unten, durchfährt eine lange 10-m-Kehrschleife und erreicht den unter dem Bf. Heigenbrücken liegenden Schattenbahnhof Laufach. Im Technikteil sind eine weitere Kehrschleife, ein 3,3 m langer Loklift der Firma Muet mit 30 Abstellgleisen in zehn Ebenen sowie weitere Abstell- und Wartungsgleise und ein Arbeitsbereich für Wartungsarbeiten untergebracht. Die Abstellgleise im Loklift bilden den „Heimatbahnhof" der Züge. Jeder Zug hat ein eigenes Heimatgleis. Die Gleise im Schattenbahnhof können aufgrund ihrer Länge doppelt belegt werden. Damit können bis zu 8 Zuggarnituren abgestellt werden und auf die Rückfahrt über Heigenbrücken zum Heimatbahnhof warten. Der Schattenbahnhof verfügt über ein Kopfgleis, das zum Abstellen des im Pendelzugverkehr zwischen Aschaffenburg und Würzburg verkehrenden Eilzugs bestimmt ist. Die Anlage wurde in der Grundform eines an einer Seite offenen U mit den Grundabmessungen 9,2 m, 4 m und 8,6 m konzipiert, wobei der Landschaftsteil auf dem längeren Anlagenschenkel untergebracht werden sollte.

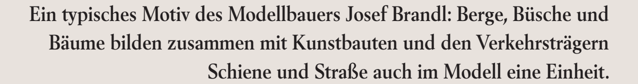
Günstig für die Planung war auch, dass der Kellerraum mit einer Fußbodenheizung ausgestattet ist und somit keine Wandheizkörper zu berücksichtigen waren. An der Türseite des Anlageraums wurde ein ausreichend bemessener Besucher- und Wartungsgang vorgesehen. Somit ist die Anlage von fünf Seiten begeh- und einsehbar. Im langen Landschaftsteil hat Josef Brandl zudem noch



Darf in den 1970ern nicht fehlen: Ein D-Zug mit BR 221 vor dem hübschen Ortspanorama von Heigenbrücken.



Ein eiliger Gast: TEE „Hans Sachs“ im Bf. Heigenbrücken.



Ein typisches Motiv des Modellbauers Josef Brandl: Berge, Büsche und Bäume bilden zusammen mit Kunstbauten und den Verkehrsträgern Schiene und Straße auch im Modell eine Einheit.



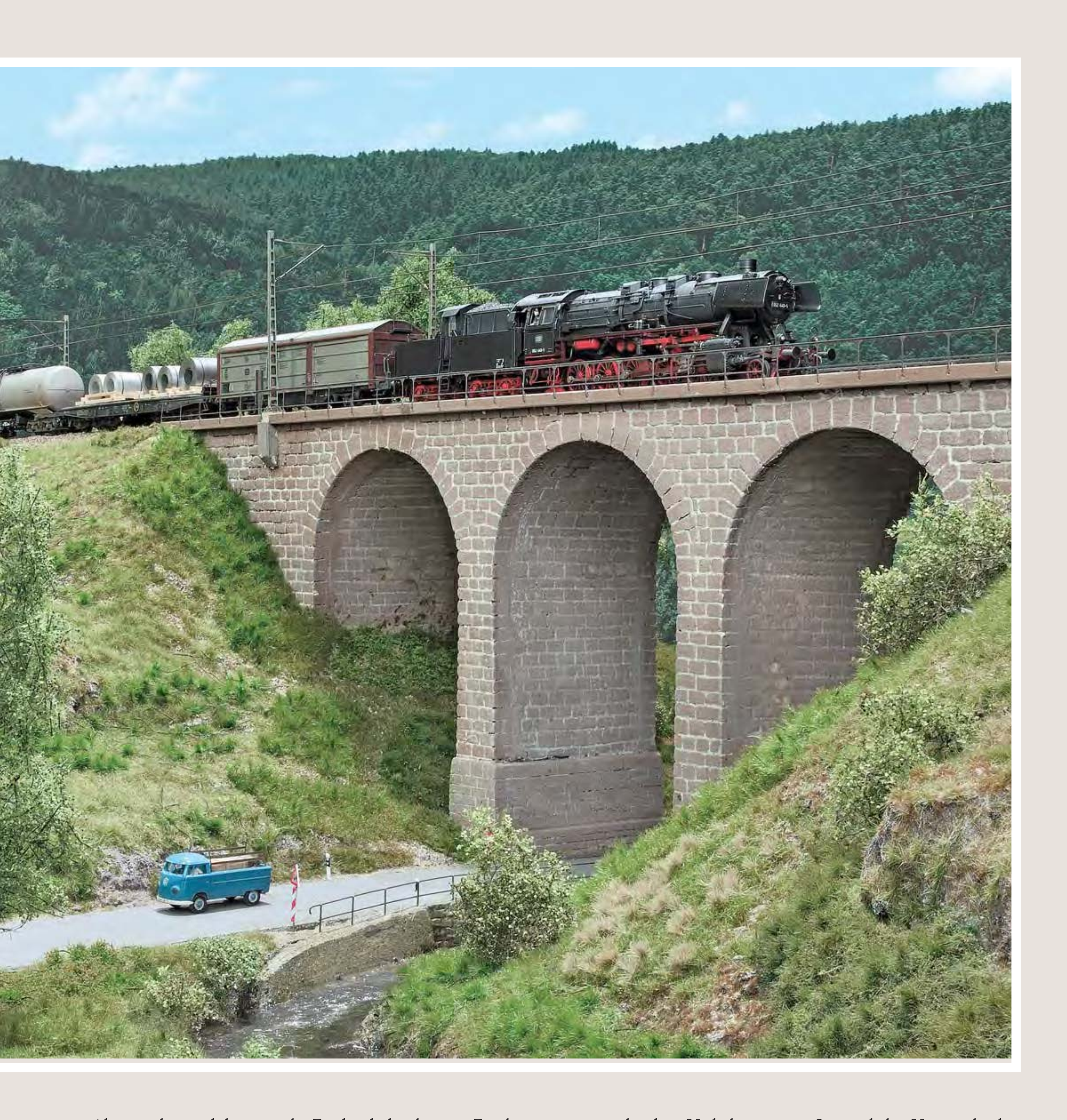
für besondere Fälle – etwa für Foto- oder Videoaufnahmen – versteckt ein herausnehmbares Landschaftsteil integriert.

Die Anlage gibt einen rund 1,5 km langen Streckenabschnitt – vom Ostportal des 926 m langen Schwarzkopftunnels, den Bahnhof Heigenbrücken und einem Teil des Streckenverlaufs Richtung Partenstein – wieder. Die Strecke nach Partenstein verläuft in diesem kurvenreichen Abschnitt des Lohrtals durch den dicht bewaldeten Spessart. In diesem Streckenabschnitt ist die Bahnstrecke erhöht auf einem Damm verlegt.

Daneben befindet sich eine enge Landstraße, die im Verlauf zwei Mal die Bahnmagistrale überquert. Obwohl die Raumverhältnisse für eine Heimanlage durchaus großzügig sind, musste der Bahnhof Heigenbrücken in der Länge um rund 30 % verkürzt werden. Am Ende des Landschaftsteils schließt sich der Übergang zum technischen Teil an.

Auf Empfehlung von Josef Brandl wurde über der Anlage, ebenfalls in U-Form, eine dimmbare Beleuchtung mit Neonröhren angebracht. Das Beleuchtungskonzept wurde anschließend durch eine Elektrofachfirma ausgearbeitet. Die Neonleuchten verlaufen parallel über den Innenkanten der Anlagen. Die Anlage wird auf diese Weise mit einem gleichmäßigen Licht ausgeleuchtet.

Die Schatten der Bäume und Häuser fallen vom Betrachter weg. Durch das Dimmen ist es möglich, von einem sehr hellen Licht, das einem sonnigen Tag im Hochsommer entspricht, bis zu einem schummrigen Dämmerlicht die Lichtverhältnisse zu gestalten. Vor den Röhren verläuft eine Holzverblendung, die in der Deckenfarbe gestrichen wurde. Dadurch werden störende Blendungen im Innenraum vermieden. Für den Nachtbetrieb ist zudem eine besondere Nachbeleuchtung vorgesehen, die zusammen mit der Anlagenbeleuchtung ein besonderes Flair ergibt.



Abgerundet wird der optische Eindruck durch einen Fotohintergrund, der die Anlage abschließt und an den Wänden in Raumhöhe angebracht ist. Bereits in der Planungsphase schlug Josef Brandl diese Lösung vor. Diese Idee entwickelte Josef Brandl aus seinen Erfahrungen bei seinen Fotoarbeiten, mit denen er über die Jahre hinweg seine kleinen Meisterwerke für die bekannten Veröffentlichungen festgehalten hat.

Es zeigte sich, dass diese Hintergrundtechnik nicht nur zur Erstellung hochwertiger Bilder für Anlagenbände geeignet ist, sondern, an der Anlage angebracht, gleichermaßen ihre faszinierende Wirkung entfaltet: Die Anlage erhält einen quasi natürlichen Landschaftsabschluss und insbesondere die Tiefenwirkung wird deutlich verstärkt. Auf mehreren Reisen nach Heigenbrücken wurden von Josef Brandl und seiner Tochter Gabriele die entsprechenden Aufnahmen angefertigt. Aufgrund der schwierigen topographischen Verhältnisse vor Ort und des Umstands, dass die starke Bewaldung nur wenige geeignete Standorte für Panoramaaufnahmen ermöglicht, sind auch die Hintergrundkulissen eine kleine handwerkliche Meisterleistung des Brandl-Teams. Anschließend wurden die Aufnahmen von Gabriele Brandl digital bearbeitet und von einem spezialisierten Betrieb auf einem speziellen, flexibel formbaren Hintergrund ausgedruckt. Der Hintergrund wurde dann auf einer von Josef Brandl entworfenen Holzunterkonstruktion an den Wänden des Hobbyraums angebracht, wobei die Hintergrundkulisse in den Zimmerecken ausgerundet ist. Entlang der äußeren Anlagenbegrenzung erstreckt sich so ein rund 22 m langer, durchgehender fotorealistischer Hintergrund.

So sieht man den Bahnhof Heigenbrücken vom Kirchturm aus.



Auch das gab's noch in den 1970ern: BR 50 mit Kabinentender vor dem Eilzug Würzburg–Frankfurt/Main Hbf.

Betriebskonzept Heigenbrücken Bf.

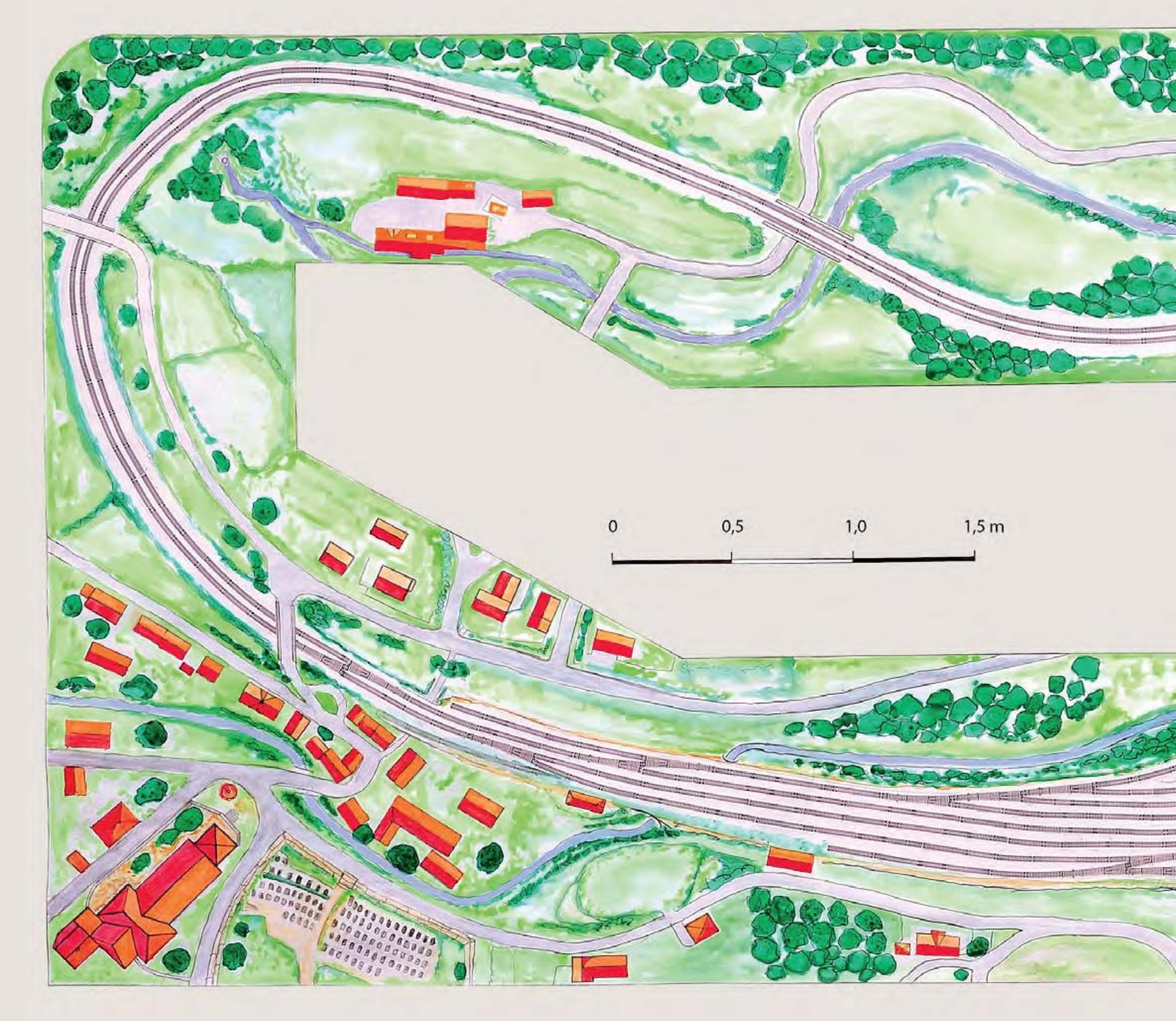
Die Anlage ist in der Epoche IV angesiedelt und gibt den Betriebszustand des Bf. Heigenbrücken der 1970er Jahre wieder. Im Fernverkehr prägten bereits TEE- und InterCity-Züge im neuen Farbschema Rot/Beige und ozeanblau/beige das Bild.



Die letzten Dampfloks werden aus dem Regelbetrieb genommen, jedoch verrichten sie immer noch ihren Dienst. Die Anlage ist eine Fahranlage, auf welcher der abwechslungsreiche Fahrbetrieb des großen Vorbilds nachgestellt wird. Der Rangierbetrieb tritt in den Hintergrund.

Der Streckenabschnitt der Magistrale Würzburg - Aschaffenburg war und ist durch einen intensiven Zugverkehr geprägt. In kurzen zeitlichen Abständen rollen hochwertige Züge des Fernverkehrs und schwere Güterzüge durch den Spessart. Zwischendurch muss noch der Nahverkehr abgewickelt werden. Der Bf. Heigenbrücken selbst wird von den meisten Personen- und Güterzügen durchfahren. Aufgrund der starken Auslastung der Strecke im Fern- und Güterzugverkehr kann es im Bf. Heigenbrücken jedoch zu Überholungen von langsam fahrenden Güterzügen durch nachfolgende Schnellzüge kommen. Dazu stehen die Gleise 1 und 4 zur Verfügung.

Die Gleise 2 und 3 werden als Hauptgleise im Einrichtungsbetrieb durchfahren. Daher befinden sich an diesen Gleisen keine



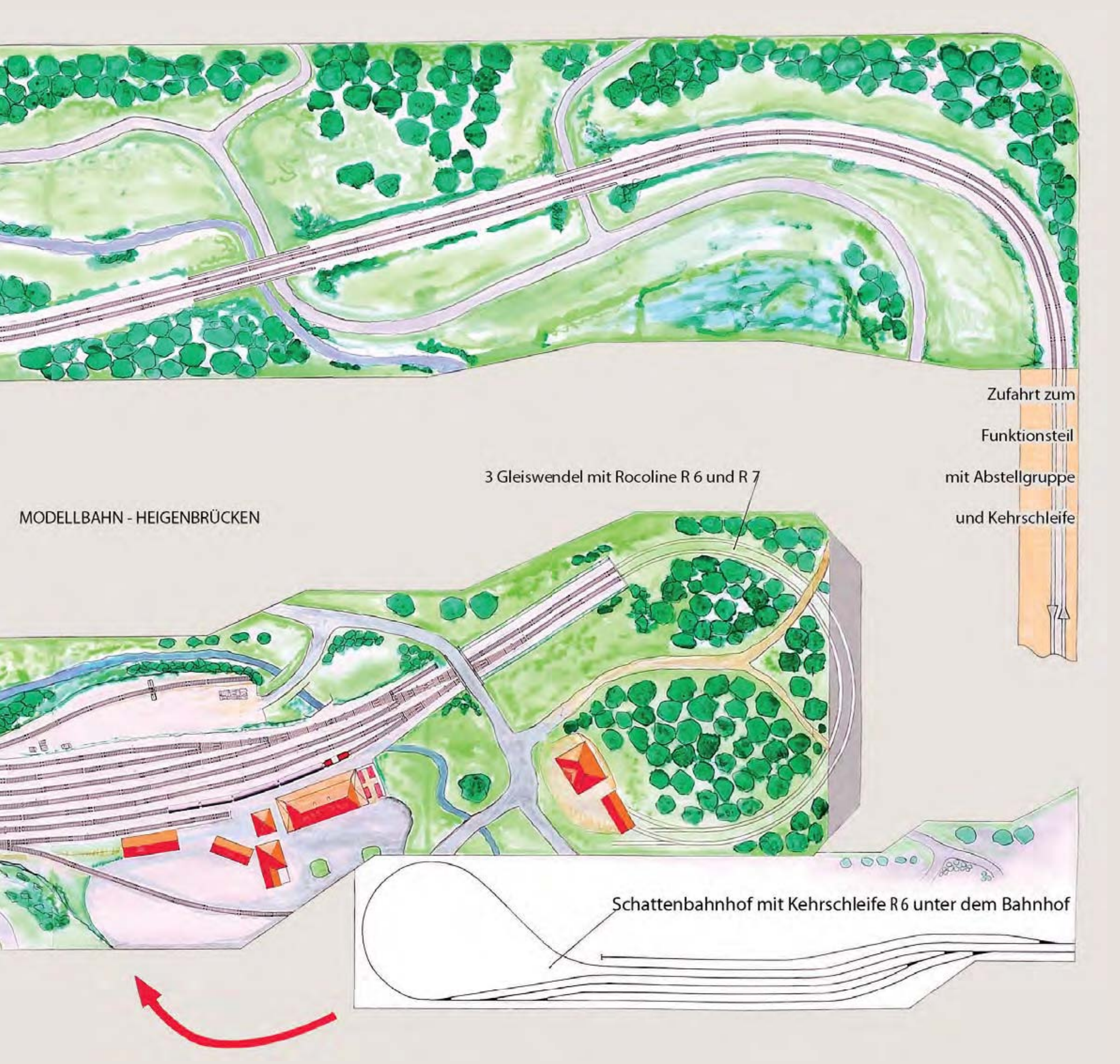
Der Gleisplan der Anlage „Heigenbrücken" erleichtert die Zuordnung der verschiedenen hier im Heft abgebildeten Szenen.

Ausfahrtsignale an der der Hauptrichtung gegenüberliegenden Ausfahrtseite. In Richtung Partenstein ist bei der Ausfahrt aus Gleis 1 kein Wechsel in das Richtungsgleis nach Partenstein möglich. Bei Sperrung des Richtungsgleises aus betrieblichen Gründen kann durch eine Falschfahrt im Gegengleis gefahren werden. Beim Vorbild ist der Gleiswechsel in das Richtungsgleis im folgenden Bf. Wiesthal möglich. Im Modell erfolgt der Geleiswechsel im technischen Betriebsteil der Anlage.

Heigenbrücken ist auch Haltepunkt des Nahverkehrs. Die in beiden Richtungen verkehrenden Nahverkehrszüge legen im Bf. Heigenbrücken einen kurzen Zwischenhalt ein. Vor dem Bahnhof stehen Bahnbusse bereit, welche die Fahrgäste weiter in die benachbarten Ortschaften bringen. Die schmalen Bahnsteige des Bf. Heigenbrücken führen zu Einschränkungen beim Betrieb: Bei Halt eines Nahverkehrszugs auf Gleis 2 darf zur Sicherheit der ein- und aussteigenden Fahrgäste das Hauptgleis 3 nicht befahren werden. Kommt es zu einer Zugkreuzung im Bf. Heigenbrücken, so erhalten alle Züge in der Gegenrichtung ihren Fahrweg durch Gleis 4. Selbst die bevorrechtigten InterCity- und D-Züge, deren Fahrweg sonst durch Gleis 3 führt, müssen im Schwarzkopftunnel ihre Geschwindigkeit herabsetzen und über das Ausweichgleis fahren. Bei Halt eines Nahverkehrszugs in Richtung Partenstein ist in beiden Fahrtrichtungen keine Bahnhofsdurchfahrt erlaubt. Die Züge warten bis zur Abfahrt des Nahverkehrszugs vor den jeweiligen Einfahrtsignalen die Fahrtfreigabe durch den Bf. Heigenbrücken ab.

Für den sichtbaren Bereich der Anlage wählte Josef Brandl das Tillig-Elite-Gleissystem Code 83. Insbesondere die großzügigen Weichen EW 5 und 6 tragen zum vorbildgerechten Aussehen der Gleisanlagen bei. Da für die Weichenstraßen die erforderlichen Bogenweichen und die gebogene EKW nicht als Industrieprodukt zur Verfügung standen, wurden diese Weichen von Heiner Tondorf vorbildgetreu handgefertigt. Im nichtsichtbaren Bereich der Anlage und im Technikteil wurde RocoLine ohne Bettung verwendet. Die filigranen Signale stammen von NWM Reinhold Bachmann und wurden in Handarbeit gefertigt. Bei der Auswahl haben wir uns vom Vorbild gelöst und moderne Lichtsignale der Einheitsbauform 1969 sowie zusätzlich Gleissperrsignale aufgestellt. Allerdings hat sich auch beim Vorbild, wie aus älteren Bildern erkennbar ist, die Signalausstattung mehrfach geändert.

Die Anlage wird digital mit dem Multiprotokoll-Digitalsystem RMX von Rautenhaus betrieben. Das RMX-System stellt das Format für DCC, Selectrix, Selectrix2 und rautenhaus digital-Adressdynamik auf der Schiene zur Verfügung. Dadurch ist es möglich,



unterschiedliche Lokdecoder zu verwenden sowie Lokomotiven einzusetzen, die bereits einen Decoder fest eingebaut haben. Das Schalt- und Meldesystem von RMX basiert auf dem SX-Bus, dessen sicheres und schnelles Format sich gerade bei einer größeren Anlage bewährt. Damit jederzeit genügend Leistung zur Verfügung steht, wurde die Anlage in vier Steuerkreise unterteilt, die von je einem 2,5-A-Booster mit eigenem Transformator versorgt werden und an den PX-Bus angeschlossen werden.

Blöcke, Gleise und Weichen werden lückenlos mittels der Belegtmelder SLX818 überwacht und an die Steuersoftware gemeldet. Die Weichen werden von Servomotoren betrieben. Über Rückmelde-Bits werden der Weichenumlauf und die jeweilige Weichenendlage rückgemeldet. Für den Weichenumlauf wurde eine Umlaufzeit von 2 sec eingestellt, dadurch ergibt sich ein vorbildgetreues Umstellen der Weichen.

Gesteuert wird der Fahrbetrieb mittels eines PC und der Steuerungssoftware „TrainController Gold" von Jürgen Freiwald. Der PC wurde anforderungsgerecht konfiguriert. Er ist mit einer Grafikkarte ausgestattet, an die drei 19"-Breitbildschirme angeschlossen sind. Damit lassen sich alle Bereiche der Anlage übersichtlich darstellen und überwachen. Der Fahrbetrieb erfolgt grundsätzlich automatisch, wobei mehrere Betriebsarten möglich sind:

(1) Beim vollautomatischen Betrieb steuern PC und Software den Zugbetrieb nach Fahrplan. Dafür ist im TrainController für jeden Zug eine eigene Zugfahrt angelegt, welche die Abfahrtzeiten, die Aufenthaltzeiten in den Bahnhöfen, die zulässigen Fahrstraßen im Bf. Heigenbrücken und Anfangs- und Endpunkt definiert. Außerdem werden die lok- und blockspezifischen Geschwindigkeiten und Aktionen (Lokpfeife u.a.) definiert. Im Fahrplan ist die Abfolge aller Zugfahrten über die jeweiligen Abfahrtzeiten festgelegt. Als interessantes Spielelement lassen sich in den Fahrplan auch Verspätungen einbauen, die von der Software nach dem Zufallsprinzip berücksichtigt werden. Der Reiz des Fahrplanbetriebs besteht darin, über den Fahrplan einen flüssigen und interessanten Fahrbetrieb zu konzipieren. Der Fahrplan orientiert sich an dem tatsächlichen Fahrplan und läuft auch im Modell mit Echtzeit ab. Beim vollautomatischen Betriebsablauf ist jedoch auch möglich, jederzeit einzelne Zugfahrten manuell zu starten.

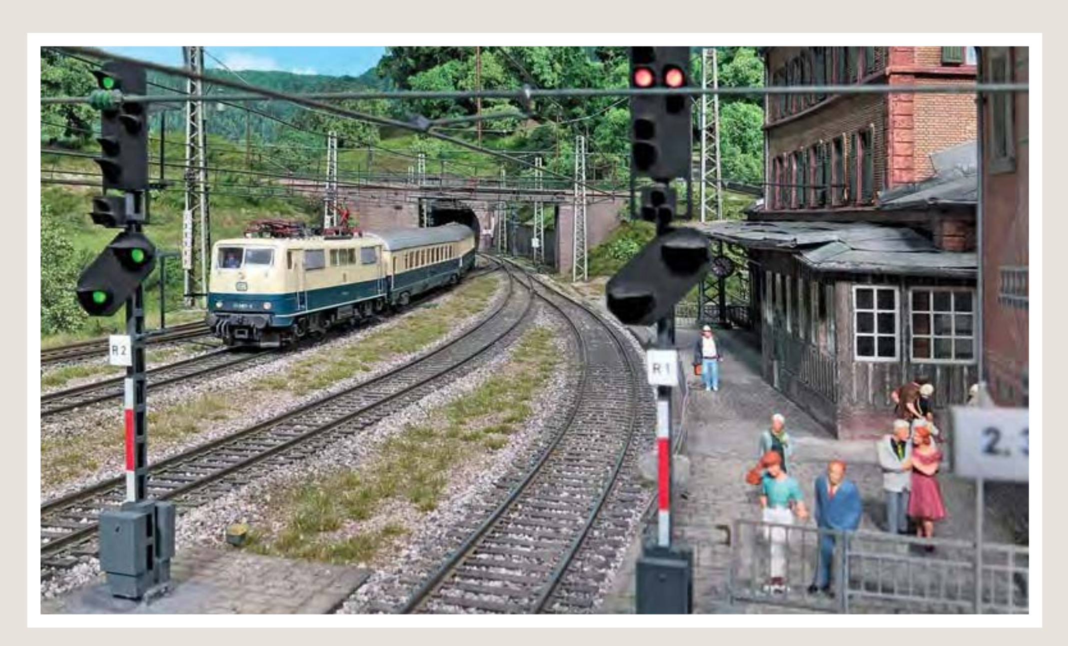
(2) Beim Fahrtdienstleiterbetrieb besteht eine Aufgabentrennung zwischen der Rolle des Lokführers und der Rolle des Fahrdienstleiters. Wie beim vollautomatisierten Betrieb werden die Zugfahrten nach dem Fahrplan ausgeführt. Die Rolle des Lokführers übernimmt die Software: Die Züge werden durch den TrainController über die Anlage gesteuert. Die Software übernimmt

Gesteuert wird der Fahrbetrieb mittels eines PC und der Steuerungssoftware „TrainController Gold“ von Jürgen Freiwald. Auf drei 19”-Breitbildschirmen lassen sich alle Bereiche der Anlage übersichtlich darstellen und überwachen.



Nur eine kurze Verschnaufpause für die Köf III – Abwarten eines durchfahrenden Güterzugs.

Bild oben:
Lohn eines Spaziergangs: Eine kleine Lichtung über dem Portal des Schwarzkopftunnels ermöglicht diesen phantastischen Blick auf den Bahnhof Heigenbrücken.



Vor der Sicherheitsabsperrung warten bereits Fahrgäste auf die Einfahrt des Nahverkehrszugs nach Würzburg.

Von Hausach nach Triberg

Kultstrecke in H0

Die neueste Ausgabe der Eisenbahn-Journal-Reihe „Super-Anlagen“ ist einer Modellbahn-Anlage gewidmet, die den Betrachter durch grandiose Landschaft beeindruckt. Im Mittelpunkt steht die Nachbildung des bekanntesten Abschnitts der Schwarzwaldbahn zwischen Hausach und Triberg. Hier findet Hauptstreckenverkehr mit Schnellzügen und schweren Ganzzügen statt, vorrangig mit Fahrzeugen der Epochen III und IV. Für einen Hauch von Nebenbahn-Romantik sorgt die Nachbildung der abzweigenden Kinzigtalbahn Richtung Freudenstadt. Die Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals stellt nicht nur dieses Meisterwerk des Anlagenbaus in Wort und Bild vor. Auch die Vorbildsituationen, die für die detaillierte Modellumsetzung sorgfältig recherchiert wurden, sind hier beschrieben. Ein ausführlicher Bericht vom Bau der Anlage durch das Modellbauteam Köln rundet das Heft ab.

92 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 120 Abbildungen, Klammerheftung
Best.-Nr. 671002 · € 13,70



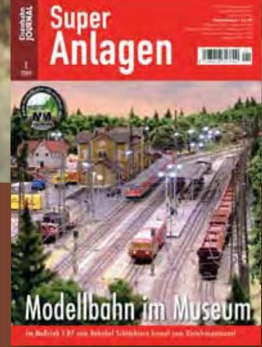
Foto: H. Scholz



Brückenwalde 1965
H0-Anlage im Weserbergland
Best.-Nr. 670801 · € 13,70



Im hinteren Höllental
Durch das Tal der Gutach
Best.-Nr. 670802 · € 13,70



Modellbahn im Museum
Bahnhof Schlüchtern im Modell
Best.-Nr. 670901 · € 13,70



Die DB in den 70ern
Modellbundesbahn
Best.-Nr. 670902 · € 13,70

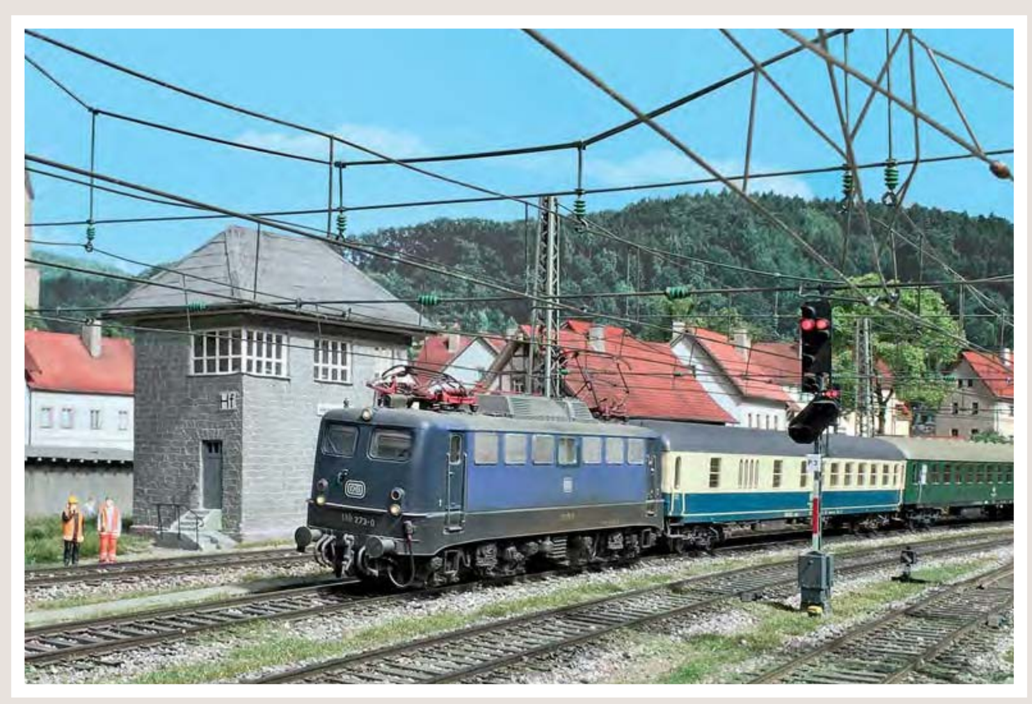


Erz, Stahl und Eisenbahn
Miniaturwelt Oberhausen
Best.-Nr. 671001 · € 13,70



Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de





Nur noch im Modell zu bewundern: das Stellwerk Heigenbrücken Hf. Die Arbeiten an der Signaltechnik werden es bald überflüssig machen.

Jede Menge Spessart-Holz liegt am Ladegleis für den Abtransport bereit.

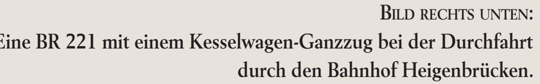
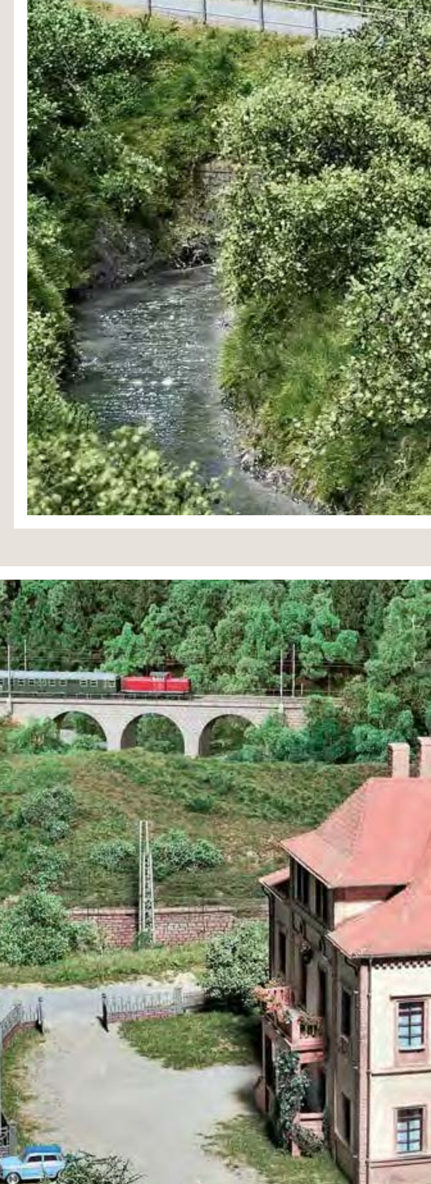


Bild rechts unten:
Eine BR 221 mit einem Kesselwagen-Ganzzug bei der Durchfahrt durch den Bahnhof Heigenbrücken.

Das „Alte Forsthaus“ von Heigenbrücken am Fuß des 460 m hohen Schwarzkopf.



das vorbildgerechte Anfahren und das Abbremsen der Züge und überwacht die für die Blöcke vorgegebenen Geschwindigkeiten. Für die Steuerung der Zugfahrten im Bf. Heigenbrücken ist allerdings der Fahrdienstleiter verantwortlich. Diesem steht hierfür ein Drucktastenstellpult zur Verfügung. Nähert sich ein Zug dem Bahnhof Heigenbrücken, so besteht die Aufgabe des Fahrtdienstleiters darin, rechtzeitig die Fahrstraßen zu stellen. Erst nach dem Stellen und der Freigabe der Fahrstraßen, werden die Zugfahrten weiter nach Fahrplan fortgesetzt.

Sofern Züge in Heigenbrücken einen planmäßigen Aufenthalt haben, hat der Fahrdienstleiter durch Erteilen des Abfahrtbefehls dem Lokführer (also dem Computers) den Auftrag zu erteilen, mit dem Beginn der Fahrt zu beginnen bzw. nach einem Zwischenhalt abzufahren. Hierfür steht dem Fahrdienstleiter in seinem Kommandostand eine „Zp9“-Taste zur Verfügung. Zwischen dem vollautomatischen Betrieb und dem Fahrtdienstleiterbetrieb kann jederzeit durch Knopfdruck gewechselt werden.

(3) Der Rangierbetrieb erfolgt in der Regel manuell. Die Rangierstraßen einschließlich der Rangiersignale werden entweder durch den Fahrdienstleiter oder im automatischen Betrieb durch den PC gestellt. Die Lok- und Rangierfahrten werden von den zuständigen Lokführern über Handregler gesteuert. Zum Einsatz kommen Smart-Handregler von Jürgen Freiwald. Für vordefinierte Rangieraufgaben ist die Funktionalität „Fahrtmodus Hand-









Um die Mittagszeit herrscht viel Betrieb im Bahnhof Heigenbrücken. An der Ortsgüteranlage geht es dagegen gemächlicher zu.

steuerung mit Zwangshalt vor rotem Signal“ im TrainController eingestellt. Bei diesem Modus ist der Lokführer vollständig für die Kontrolle der Geschwindigkeit des Zuges verantwortlich. Der Computer führt bei Missachtung eines roten Signales allerdings einen Zwangshalt der Rangierfahrt durch.

Verfolgen wir einen Zug auf seiner Fahrt durch die Modelllandschaft: Die TrainController-Software ruft die Abfahrt des IC „Prinzregent“ auf. Der Zug wird von einer fabrikneuen E-Lok der Baureihe 103 geführt; hinter der Lok reihen sich neun Waggons. Der Zug steht abfahrbereit in der Ebene 8 des Loklifts. Doch zunächst muss der Loklift die Ausfahrtebene 10 anfahren. Nachdem diese erreicht ist, springt das Gruppenausfahrtsignal auf Hp2. Langsam setzt sich die Zuggarnitur in Bewegung und überfährt zunächst eine kleine Gleisharfe. Nach einer engen Rechtskurve folgt ein 11 m langer gerader Streckenabschnitt im Technikteil, auf dem der Zug langsam auf seine Reisegeschwindigkeit beschleunigt. Nach einer Fahrzeit von knapp 1 min fährt der Zug in die Modellwelt von Josef Brandl ein. Sie beginnt mit einer langgezo-



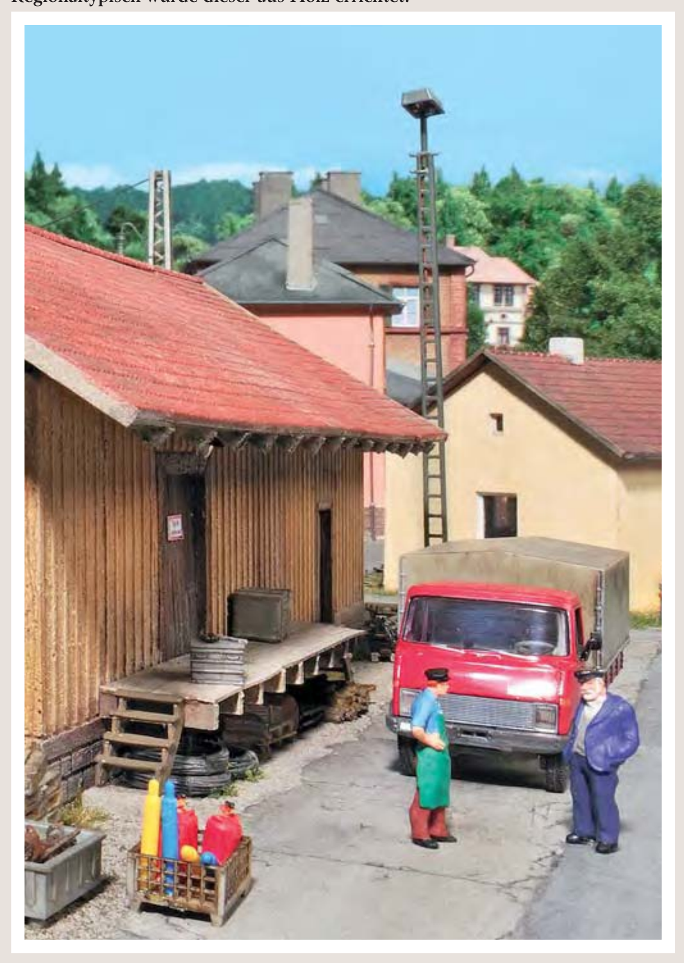
genen Linkskurve, die mit der auf diesem Streckenabschnitt zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h passiert wird. Der Blick aus dem Fenster zeigt, dass die Strecke auf einer hohen Böschung verläuft. Am Fuß der Böschung folgt eine kleine Straße der Bahnlinie. Links und rechts der Strecke erhebt sich dichter Mischwald. Der „Prinzregent" überquert ein kleines Viadukt. Bei einer späteren Besichtigung wird uns die Abstützung des Brückenbogens durch Eisenträger auffallen. Beim Vorbeifahren kann ein Blick auf einen forstwirtschaftlichen Weg erhascht werden. Wenig später folgt ein weiteres Viadukt mit drei imposanten Bögen. Unter dem Viadukt schlängelt sich die bekannte Landstraße durch, die sich jedoch diesen Durchlass mit einem kleinen romantischen Bachlauf teilen muss, wodurch eine Engstelle für den Verkehr entsteht. Unter dem Viadukt ist der Bachlauf seitlich durch Mauerwerk abgestützt. Zur Straße hin sichert ein Geländer den Verkehr. Unser Lokführer hat allerdings keine Zeit, diese von Josef Brandl meisterhaft eingefangene Idylle zu genießen. Vor ihm taucht das Einfahrtvorsignal VrA auf. Das Signalbild weist dem Lokführer

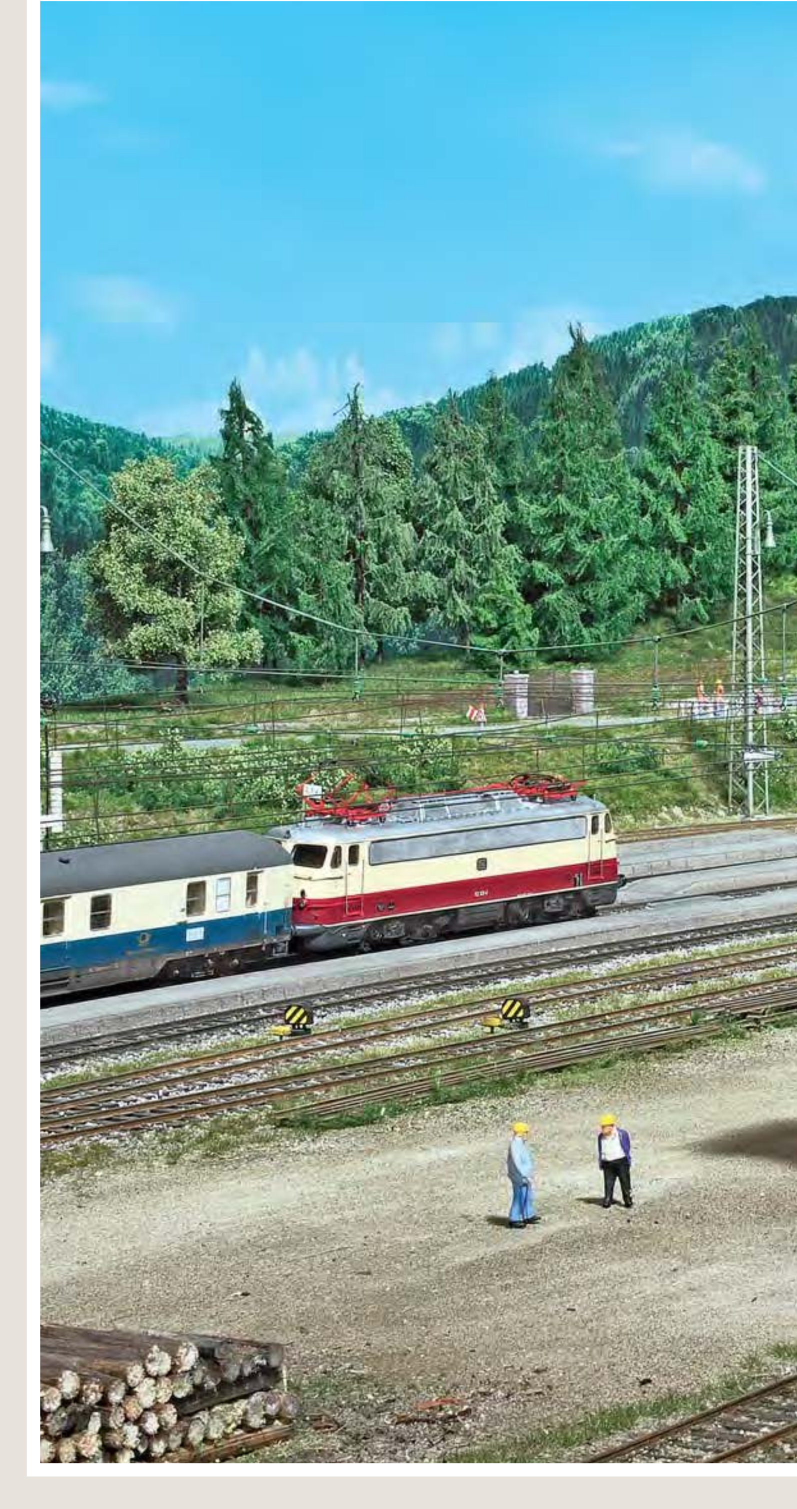

Eine elegante Erscheinung: BR 103

Das Ladegleis am Ufer des Bachlaufs der Lohr wird von einem typischen Bockkran zum Bewegen schwererer Lasten überspannt.

Für die Bahnhofsdurchfahrt muss der Lokführer die Geschwindigkeit des Zugs auf 70 km/h abbremsen. Das Einfahrtsignal A zeigt Hp1, das an seinem Mast angebrachte Vorsignal kündigt durch zwei grüne Leuchten ebenfalls Hp1 am folgenden Ausfahrtsignal an.

Ein kurzer Plausch am Stückgutschuppen. Regionaltypisch wurde dieser aus Holz errichtet.





freie Fahrt für das Einfahrtsignal des Bf. Heigenbrücken. Von weitem ist die Drei-Licht-Spitzenbeleuchtung eines entgegenkommenden Zuges zu sehen. Kurze Zeit später rauscht ein IC an unserem Zug vorbei, der ebenfalls von einer E-Lok der BR 103 gezogen wird. Das muss der Gegenzug Richtung Würzburg mit Fahrtziel München sein. Nochmals rollt unser Zug über ein auf mächtigen Pfeilern stehendes Viadukt. Die Landschaft wird offener, die Bewaldung des Spessarts ist an dieser Stelle nicht mehr so dicht. Links unten am Bahndamm ist an einem Bachlauf ein altes Sägewerk zu erkennen. Das Einfahrtsignal rückt näher. Im Hintergrund sind bereits der Kirchturm und die ersten Häuser der Ortschaft Heigenbrücken auszumachen. Für die Bahnhofsdurchfahrt muss der Lokführer jetzt die Geschwindigkeit des Zugs auf 70 km/h abbremsen. Das Einfahrtsignal A zeigt Hp1,



das an seinem Mast angebrachte Vorsignal kündigt durch zwei grüne Leuchten ebenfalls Hp1 am folgenden Ausfahrtsignal an. Unser Zug fährt unter einer Straßenbrücke hindurch und über eine lange Bogenweiche in den Bahnhofsbereich von Heigenbrücken ein. Über den Weichen ist das taktmäßige Schlagen der Achsen zu hören. In einer langgezogenen, sichelförmigen Linkskurve ziehen sich Bahnhofsgleise Richtung Schwarzkopftunnel. Unser Zug hat Durchfahrt auf dem Hauptgleis 2. Auf Gleis 4 steht ein langer Güterzug, der auf die Überholung durch unseren IC wartet. Am Haken einer E-Lok der Baureihe 194 hängt ein Ganzzug, der aus einer langen Schlange von Erz-IIId-Wagen gebildet ist. Auf der rechten Seite erkennen wir das Bahnhofsgebäude Heigenbrücken mit seinem markanten Anbau. Am Sicherheitsgitter stehen einige wartende Reisende – vermutlich folgt unserem Zug ein Nahverkehrszug. Das Ausfahrtsignal R2 zeigt Hp1. Wir fahren erneut unter einer Straßenbrücke der Landstraße durch. Das Weichenfeld des Westkopfes ist ebenfalls in einer Kurve verlegt. Sofort fällt die seltene gebogene EKW Baeseler-Bauart auf. Wegen des engen Kurvenradius quietschen die Drehgestelle der Waggons schrill. Unser Zug erreicht das Ostportal des Schwarzkopftunnels. Über dem Tunnelportal ist in römischen Ziffern das Fertigstellungsjahr 1854 eingemeißelt. Der IC taucht jetzt in das Dunkel des Schwarzkopftunnels ein, um seine Fahrt über Frankfurt/Main nach Dortmund fortzusetzen.

Das einsame Tor und das verlassene Grundstück erzählen von längst vergessenen Zeiten: Hier stand einmal ein prachtvolles Hotel.



Ein D-Zug mit einer BR 221 vor dem markanten Bahnhofensemble von Heigenbrücken

Zugverkehr im Spessart

Unter dem Motto „Züge nach Vorbild“ herrscht auch auf der Spessart-Modellanlage ein dichter Zugverkehr. In kurzen Abständen durchqueren hochwertige Reisezüge und schwere Güterzüge die Magistrale zu ihren Zielbahnhöfen.



Die Main-Spessart-Bahn bildete – von Frankfurt/Main über Aschaffenburg nach Würzburg – die wichtigste West-Ost-Verkehrsachse für den Schienengüter- und Personenverkehr im Süden Deutschlands. Bis zur Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main bedienten die InterCitys den Korridor Ruhrgebiet–Frankfurt–München zunächst im Zwei-Stunden-Takt, später stündlich. Zusätzlich wurde eine zweistündliche Fernverkehrslinie von Passau nach Dortmund über die Main-Spessart-Bahn geführt. Einige Züge dieser Linie begannen bereits in Wien oder Budapest. Darüber hinaus verkehren einzelne Fernzüge zwischen Hannover und Würzburg über die Main-Spessart-Bahn. Außerdem dient die Strecke dem Nahverkehr der Relation Würzburg–Aschaffenburg–Hanau–Frankfurt/Main, mit Durchläufen bis Nürnberg. Von Aschaffenburg aus werden ebenfalls im Stundentakt Nahverkehrszüge in Richtung Gemünden angeboten, die teilweise bereits in Heigenbrücken enden.

Durch Heigenbrücken fuhren in den 50er bis 70er Jahren einige der bekanntesten Fernzüge der Deutschen Bundesbahn: Züge wie Prinzregent (Frankfurt–München), Rheinblitz (München–Dortmund), Gambrinus (Hamburg-Altona–München), Hans Sachs (Hagen–München), Münchner Kindl (München–Frankfurt) und

Der Eilzug ist abfahrbereit, gleich werden sich die Türen schließen und der Abfahrtspfiff erklingen.



In den 1970ern fand das Dampf-Spektakel beim Vorbild ein Ende. Nicht so auf der Anlage Heigenbrücken – hier gehören Dampfloks zum festen Repertoir.

1979 wurden die meisten TEE in Deutschland unter dem Motto „Jede Stunde, jede Klasse!" durch InterCitys mit zwei Wagenklassen ersetzt. Wie beim Vorbild prägen im Modell die TEE- und InterCity-Züge mit ihrem Farbschema Rot/Beige und Ozeanblau/Beige das Bild des Fernverkehrs.

Donaukurier (Dortmund–Frankfurt–Nürnberg–Passau–Wien) waren nur einige namhafte Vertreter ihrer Zunft.

Entsprechend interessant und vielfältig waren die Zugbildungen, die täglich in Heigenbrücken zu sehen waren. Ab September 1971 lösten die InterCitys die F-Züge ab: Zunächst wurden die TEE durch ebenfalls rein „erstklassige" InterCitys ergänzt, hierfür wurden z.T. die nun als BR 601 (früher VT 11.5) geführten Triebzüge eingesetzt. Daneben kamen lokbespannte Züge zum Einsatz, die insbesondere von der eleganten BR 103 geführt wurden. Diese Lokomotiven haben bis heute nichts von ihrer Eleganz und Ausstrahlung verloren. Daher drehen auch mehrere Exemplare im Modell ihre Runden.

1979 wurden die meisten TEE in Deutschland unter dem Motto „Jede Stunde, jede Klasse!" durch InterCitys mit zwei Wagenklassen ersetzt; gleichzeitig wurde mit dem EuroCity (EC) eine neue europäische Zuggattung für länderüberschreitende Qualitätszüge mit 1. und 2. Klasse eingeführt. Wie beim Vorbild prägen im Modell die TEE- und InterCity-Züge mit ihrem Farbschema Rot/Beige und Ozeanblau/Beige das Bild des Fernverkehrs. Ergänzt wird der Zugverkehr durch D-Züge und Eilzüge. Vornehmlich E-Loks der Baureihen 110, 111, 116, 117, 118, 140 und 141 verrichten auf der Modellbahnanlage den Plandienst. Ergänzt wird der Lokfuhrpark um Diesellokomotiben der BR 211, 212, 215, 218 und 221 sowie einige Dampfloks der BR 01, 50 und 44.

Gerade in den 1970ern herrschte eine ungewöhnliche Vielfalt bei der Zugbildung. Reinrassige Zugbildungen waren bei den Eilzügen und Schnellzügen höchst selten. Silberlinge, Vorkriegs-Eilzugwagen, Mitteleinstiegswagen, Schnellzugwagen oder Umbau-Vierachser wurden häufig gemischt in den Garnituren verwendet. Eilzüge führten häufig Postwagen mit. Ein einheitliches



Der IC „Münchner Kindl" auf dem Weg nach Frankfurt/Main.

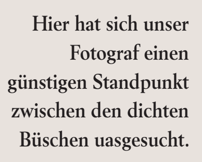
Bei der Durchfahrtfahrt auf Gleis 2 können 18 Waggons gezählt werden. Mit lautem Poltern schlängelt sich der Zug durch den Bahnhof und verschwindet im Dunkel des Schwarzkopftunnels. Das Geräusch nimmt nur langsam ab.

Parallel zu den Bahnhofsgleisen verläuft die Staatsstraße St2317. Dazwischen rauscht versteckt der Lohrbach.



Bild oben:
Es ist ein alltägliches Bild in Heigenbrücken: Ein schwerer Güterzug bei der Durchfahrt durch den Bahnhof. Die nächste Zuggarnitur folgt im Blockabstand.




Hier hat sich unser Fotograf einen günstigen Standpunkt zwischen den dichten Büschen uasgesucht.

Spannende Gegensätze:
Industrie und Landschaft

Mit seiner neuesten Anlage ist Wolfgang Langmesser einmal mehr die schwierige Kunst gelungen, auf kleinem Raum ein stimmiges Abbild der Wirklichkeit zu schaffen. Auf einer Fläche von nur 5 x 0,9 m hat er einige typische Versatzstücke des Ruhrgebiets seiner Kindheit aufgegriffen: Die Ausgrabung der Isenburg und die Andeutung einer Bergarbeitersiedlung, einen Bahnhof für die Kumpel und als Übergabestelle der Kohlenzüge, einen Kanalhafen inklusive eindrucksvollem Kran und einen Zechenkomplex im typischen Bauhausstil, wo scheinbar echte Kohle von untertage gefördert wird. Betrachter der Anlage konnten nur noch sagen: „Ja, so war das Ruhrgebiet!" bevor sie, nach all den vielen Details schauend, in die kleine Traumwelt eintauchten.

92 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 150 Abbildungen, Klammerbindung
Best.-Nr. 681002 · € 13,70

NEU

1x1 des Anlagenbaus – Eisenbahn Journal 2 2010 – Wolfgang Langmesser – Eine Industrielandschaft im Modell – So war's im Ruhrgebiet – Mit Märklin in den Pott • Noch mehr Baupraxis mit Wolfgang Langmesser

Foto: W. Langmesser

Landschafts- und Geländebau
Best.-Nr. 680803 · € 13,70

Viel Betrieb, wenig Raum
Best.-Nr. 680804 · € 13,70

Anlagenplanung für Einsteiger
Best.-Nr. 680901 · € 13,70

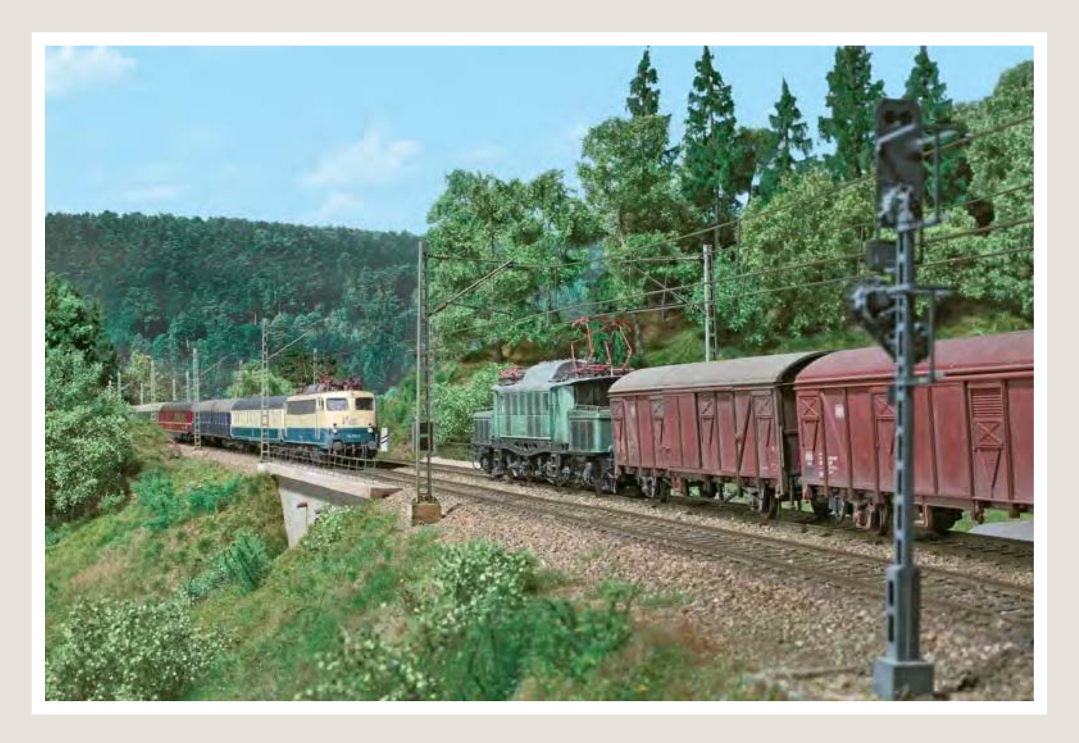
Langmessers Baupraxis
Best.-Nr. 680902 · € 13,70

Eisenbahn im Neckartal
Best.-Nr. 681001 · € 13,70



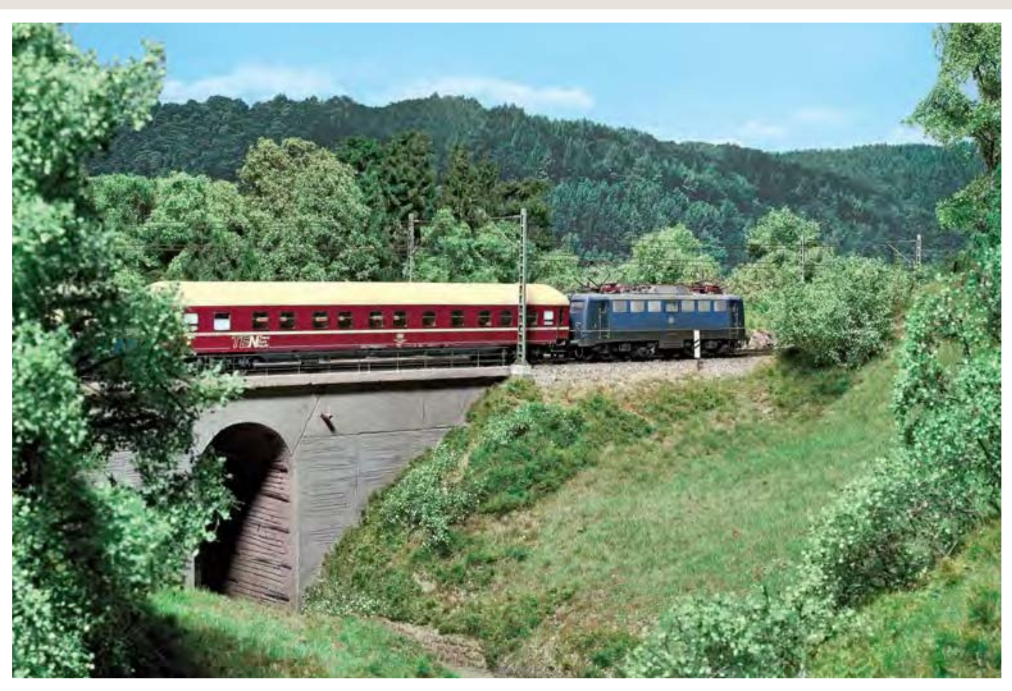
Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481100, bestellung@vgbahn.de





Eine BR 110 mit dem D-Zug „Donaukurier“ Wien–Dortmund auf einem der markanten Bundsandsteinviadukte.

Bild oben:
Zugbegegnung am Streckenblock kurz vor dem Bahnhof Partenstein.

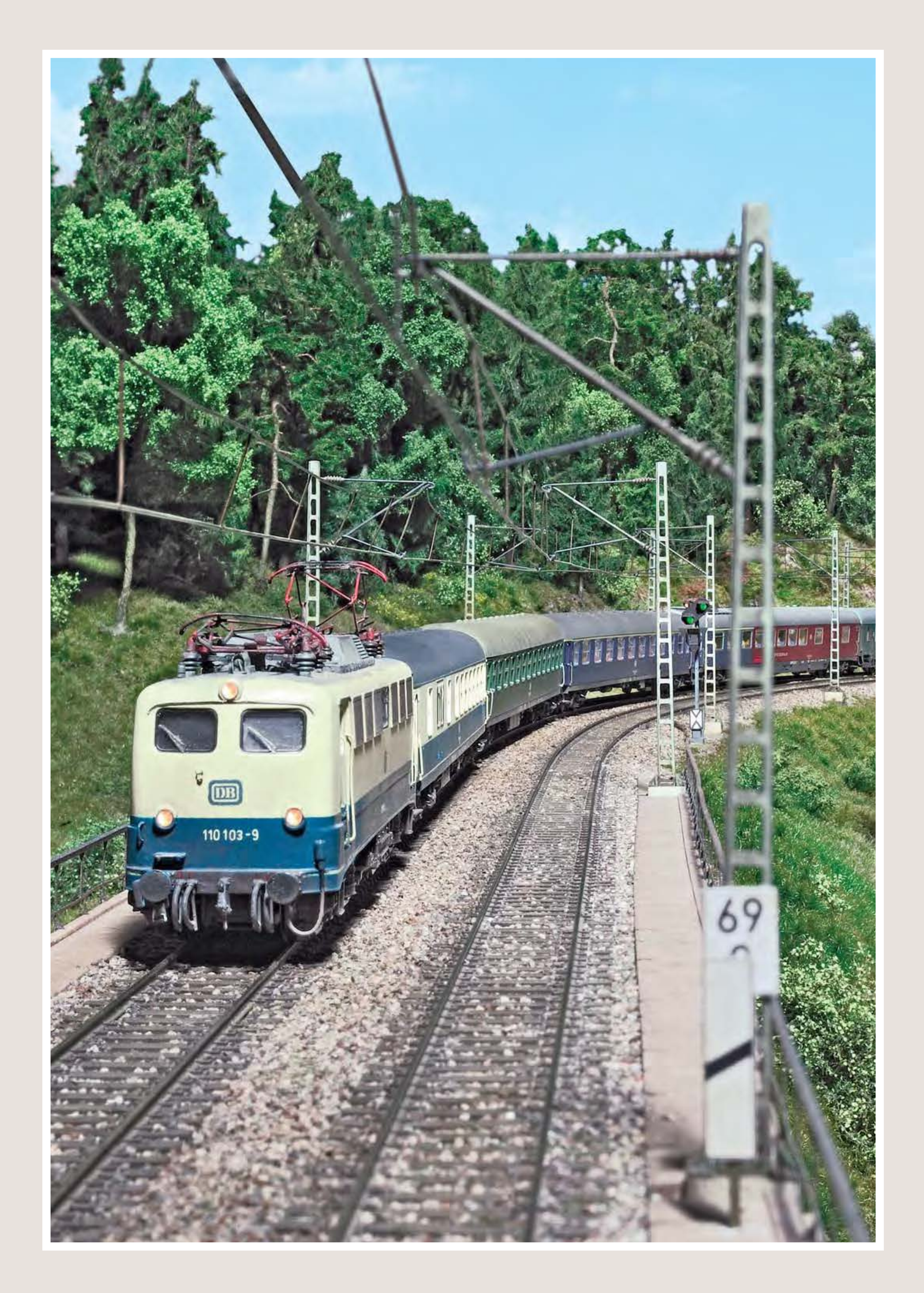


Stahlträger sichern das Gewölbe des kleinen Viadukts.

Farbschema war nur selten zu sehen. So sind auch auf der Anlage Heigenbrücken unterschiedlichste Zuggarnituren im Nah- und Fernverkehr zu beobachten.

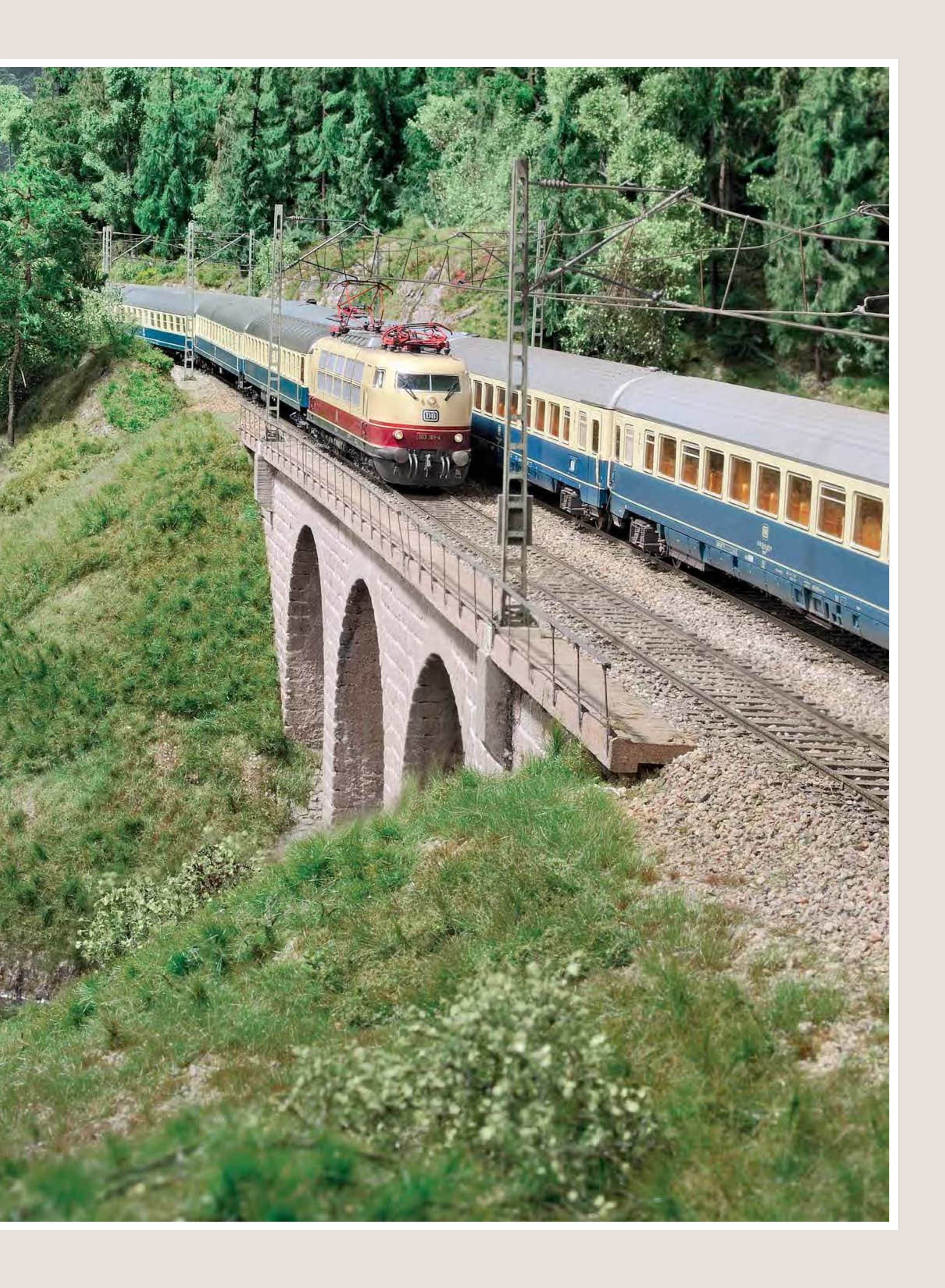
Ein Tag im Spessart in den 1970ern: Unser eisenbahnbegeisterter Minibesucher der Anlage steht am Bahnsteig von Gleis 1 direkt vor dem Bahnhofsgebäude. Von hier kann er den Betrieb auf dem Bahnhof verfolgen und den Miniaturfahrdienstleiter, der seine Diensträume in einem kleinen Vorbau des Bahnhofsgebäudes hat, durch die großen Fenster bei seiner Arbeit beobachten. Bereits von weitem ist das Rumpeln und Dröhnen eines schweren Güterzuges zu vernehmen, der sich von Partenstein kommend dem Bf. Heigenbrücken nähert. Das enge Lohrtal und die Berge des Spessarts verstärken die Geräusche. Nach kurzer Zeit ist eine BR 151 unter der Brücke der Hauptstraße bei Heigenbrücken Ort zu sehen. Sie nähert sich rasch mit einem aus vierachsigen VTG-Kesselwagen gebildeten Ganzzug. Bei der Durchfahrtfahrt auf Gleis 2 können 18 Waggons gezählt werden. Mit lautem Poltern schlängelt sich der Zug durch den Bahnhof und verschwindet im Dunkel des Schwarzkopftunnels. Das Geräusch nimmt langsam ab. Nur wenige Minuten später folgt ein mit einer Diesellok der BR 221 bespannter D-Zug mit neun langen Schnellzugwagen am Haken. Bunt gemischt reihen sich Waggons der Bauartgruppe 53 in klassischer stahlblauer und grüner sowie neuerer ozeanblau-beiger Lackierung aneinander. Dann ist es so weit: Aus dem Schwarzkopftunnel schält sich der Rheinblitz, majestätisch angeführt von einer E-Lok der Baureihe 103 durcheilt er auf Gleis 3 den Bahnhof in Richtung Süden. Acht Waggons führt der Zug, darunter auch den berühmten Aussichtswagen.

Wenig später fährt von Aschaffenburg kommend ein Wendezug bestehend aus drei Silberlingen auf Gleis 1 ein, der von einer grünen E-Lok der BR141 geschoben wird. Auf der an der Westseite des Schwarzkopftunnels gelegenen Weichenverbindung hat er die Gleisseite gewechselt. Der Zug legt in Heigenbrücken einen kurzen Aufenthalt ein, um später wieder nach Aschaffen-


DB
110 103-9
69



Zugbegegnung auf freier Strecken in den 1970ern: IC „Prinzregent“ und IC „Münchner Kindl“ auf der kurvenreichen Spessart-Magistrale.





Zwei Klassiker: Die BR 118 des BW Würzburg begegnet mit ihrem D-Zug dem Dieseltriebwagen VT 601, der als Ft 38 „Hans Sachs“ unterwegs ist.

burg zurückzufahren. Während des Aufenthalts wird die Zuggarnitur vor dem Ausfahrtsignal Richtung Partenstein abgestellt. Kurz vor der Abfahrt wird der Zug wieder am Hausbahnsteig bereitgestellt, damit die Fahrgäste zusteigen können. Nachdem die Passagiere den Eilzug verlassen haben, wechselt das Ausfahrtsignal R2 auf Hp1. Kurze Zeit später dröhnt der siebenteilge TEE-Dieseltriebzug „Hans Sachs“ eilig durch den Bahnhof. Nach der Abfahrt des Eilzugs und der Durchfahrt von zwei schweren Güterzügen kehrt ein wenig Ruhe in das Betriebsgeschehen ein.

Als Nächstes fährt auf Gleis 2 der aus Nürnberg kommende Eilzug ein. Er wird von einer E-Lok der BR 140 gezogen und führt fünf grüne Mitteleinstiegswaggons mit. In Heigenbrücken hat er 1 min Aufenthalt, bis er seine Fahrt nach Frankfurt/Main Hbf fortsetzt.

Aus dem Schwarzkopftunnel kommt eine Bügelfalten-BR 110.1 in rot/beiger Lackierung. Sie zieht den IC „Prinzregent“ von Frankfurt/Main nach München. Zur Sicherheit der am Gleis 2 ein- und aussteigenden Fahrgäste muss der Zug seinen Weg mit verminderter Fahrgeschwindigkeit durch das Ausweichgleis 4 nehmen. Unser Eilzug ist inzwischen abfahrbereit. Das Ausfahrtsignal zeigt seit geraumer Zeit Hp1. Der Schaffner vergewissert sich, ob alle Fahrgäste eingestiegen sind. Ein kurzer Pfiff, die Türen schlagen zu und wenig später fährt die BR 140 unter lautem Summen ihrer Elektromotoren an. Der Fahrtdienstleiter kehrt zurück in sein Dienstzimmer, wobei er jedoch vorher sorgfältig das Sperrgitter am Hausbahnsteig verschließt.

– Anzeige –
Albert Rademacher
Silhouette Modellbahnzubehör
Industriestr. 48
82194 Gröbenzell
Telefon 08142/6526611
Telefax 08142/6526612
Silhouette®
Der Link zur Natur:
miniNatur®
www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de
Exklusive
Baummodelle
und Modell-Landschaftsbegrünung

DIGITAL-TECHNIK
VERSTEHEN UND ANWENDEN

Geballte Kompetenz von:

Eisenbahn JOURNAL





Das neue Modellbahn-Magazin für Elektrik, Elektronik, Digitales und Computer. 4 x jährlich - aktuell, ausführlich, praxisnah.

Soeben erschienen Ausgabe 2 mit diesen Themen:

SCHWERPUNKT LOKDECODER:
Grundlagen und Einbau
Elektronische Schwungmassen
Schnittstellen und Einbau
Fehlerquellen

ELEKTRIK-PRAXIS:
Weihnachts-Basteleien:
Weihnachtsmarkt,
Buden und Bäume,
Leuchtreklame

ELEKTRONIK UND SOFWARE:
Joystick-Steuerung für
Funktionsmodelle
Softwaresteuerung Teil 2

NEUHEITEN/TESTS:
eWicht
ECoS II
TrainLine 2,4-Ghz-System

UND VIELES MEHR

84 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung
Best.-Nr. 651101 • € 8,-

Weitere Infos unter www.vgbahn.de

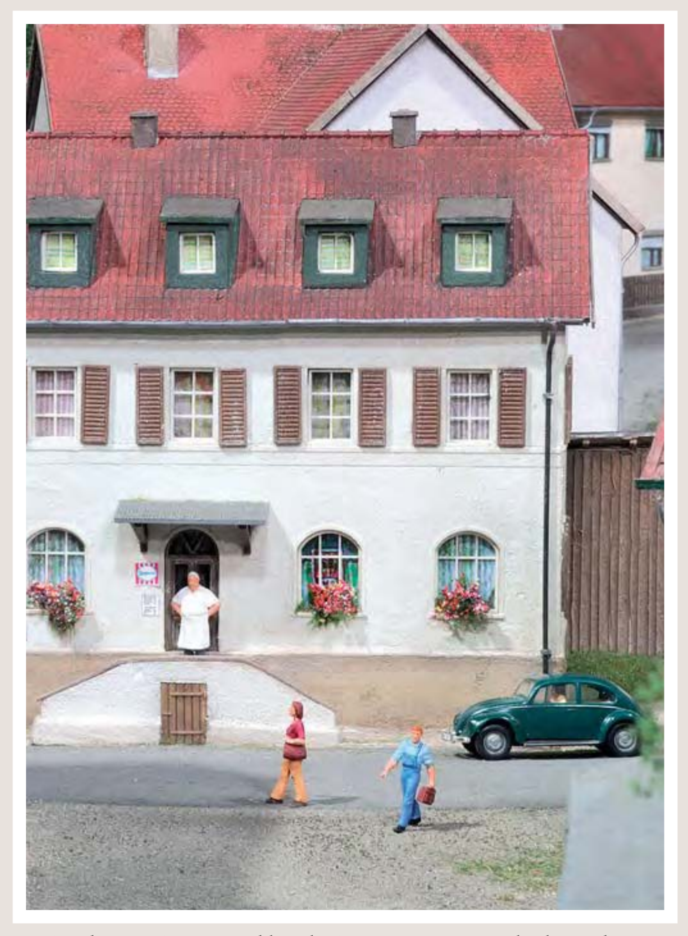






Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 oder per Fax 08141/53481100 oder E-Mail bestellung@vgbahn.de

Aufnahme von Heigenbrücken bei einer Ballonfahrt: im Vordergrund die St. Wendelinus-Kirche, Lohrbach und der alte Ortskern, im Hintergrund die neuen Häuser jenseits der Bahn. Ganz hinten links die Strecke nach Partenstein.



Ein Wirtshaus im Spessart: Bald ist die Sonntagsmesse zu Ende, die Köchin wartet schon auf ihre Gäste.

Heigenbrücken – der Ort

Jahrhundertelang bis ins 20. Jahrhundert war Heigenbrücken ein armes Dorf. Erst die Schaffung von Verkehrswegen brachte die Wende: Mit der Errichtung der Main-Spessart-Bahnlinie Mitte des 19. Jahrhunderts verbesserten sich die Verhältnisse.



Die Steinindustrie von Heigenbrücken erfuhr ihre Hochblüte, da die Produkte nun leichter verkauft werden konnten. Auch das Holz konnte jetzt einfach abtransportiert werden. Für viele Heigenbrücker brachte die Eisenbahn auch Arbeitsplätze. Die Hauptbedeutung hatte die Bahn jedoch für den Pendelverkehr nach Aschaffenburg und in den Raum Frankfurt/Main, wo heute noch der Großteil der Bevölkerung seinen Arbeitsplatz hat. Zu Zeiten des Berufsverkehrs waren die Züge immer überfüllt. Viele hundert Pendler benützen diese Züge täglich allein von Heigenbrücken aus. Durch die Bahnstation begann sich in Heigenbrücken auch der Fremdenverkehr zu entwickeln. Heute ist Heigenbrücken ein staatlich anerkannter Luftkurort im größten zusammenhängenden Laubwaldgebiet Deutschlands.

Das Ortsbild von Heigenbrücken wird durch die 1883 fertiggestellte, im neugotischen Baustil errichtete St.-Wendelinus-Kirche geprägt. Die Kirche bildet traditionell den Mittelpunkt des Orts. Bereits von weitem ist der die restliche Bebauung der Ortschaft überragende Kirchturm zu erkennen. Die Kirche steht leicht erhöht auf einem kleinen zweistufigen Plateau, das von einer Steinmauer abgestützt wird und von einem Zaun umgeben ist. Zum



Kirchplatz hinauf führen mehrere kleine Treppen. Neben der Kirche liegt der kleine Dorffriedhof mit seinen liebevoll gepflegten Gräbern. Die Ortschaft Heigenbrücken und ihre Bebauung sind typisch für die Gegend.

Die Häuser sind einfach im ländlichen Stil gehalten, dazwischen finden sich im Fachwerkstil errichtete Anwesen. Jedes Anwesen hat einen eigenen Obst- und Gemüsegarten. Die Eigenversorgung mit der Ernte aus dem eigenen Garten hatte eine große Bedeutung. Typisch sind auch die engen, verwinkelten Straßen und Gassen, die den Ort durchziehen.

Durch Heigenbrücken bahnt sich der wildromantische Lohrbach seinen Weg. Zum ersten Mal tritt er am Bahnhof Heigenbrücken in Erscheinung. Wir finden ihn aber auch im Landschaftsteil des Lohrtals wieder.

Der Bf. Heigenbrücken liegt rund 1 km vom Ortszentrum entfernt. Zum Bahnhof führt eine schmale, gegenüber dem Bahngelände erhöht verlaufende Straße. Zu Fuß ist der Bahnhof in gut 20 Minuten zu erreichen. Bereits auf dem Weg dorthin kann der Zugverkehr beobachtet werden. Der Fußweg führt zunächst an einem Steinbruch vorbei, bevor er auf ein verlassenes und verwildertes Grundstück trifft. Wie alte Aufnahmen und Postkarten verraten, stand an dieser Stelle früher einmal ein prachtvolles, mehrgeschossiges Hotel mit verzierten Balkons, reizvollen Erkern und Erkertürmchen und einem markanten Turm. Heute lassen





So war das Leben auf dem Dorfe (nicht nur) in Unterfranken.



Das Brennholz für lange rauhe Winter will vorbereitet sein.

Schwerer Zugverkehr und dörfliche Idylle:
Die Bahnlinie durchschneidet die Ortschaft.

nur noch das schmucke Eingangstor und Reste der das Anwesen umgebenden Einfriedung auf die einstmals prachtvolle Bebauung schließen.

Wir erreichen den Bahnhof Heigenbrücken. Vor dem Bahnhof liegt der Bahnhofsvorplatz, von dem ein Bahnbus die Pendler in die naheliegenden Ortschaften Heinrichsthal, Jakobsthal und Neuhütten weiterbefördert. Beleuchtet wird der Bahnhofsplatz am Abend von einer großen Leuchte. Das heutige Bahnhofsgebäude wurde im Jahr 1890 erbaut. Die Grundform bildet ein Würfel, an den sich zahlreichen Anbauten anschließen. Neben dem Gebäude steht ein großer Öltank; für die Fahrräder steht ein großer Fahrradständer bereit. Auffällig ist das neben dem Hauptgebäude stehende, in rötlicher Farbe gehaltene Betriebsgebäude, in dem die bahntechnischen Einrichtungen untergebracht sind.

Nahe dem Bahnhofsgebäude findet sich eine stattliche Villa mit Nebengebäuden: das alte Forsthaus von Heigenbrücken. Hinter dem Forsthaus führt ein Waldweg in den Spessart und auf den Schwarzkopf. Über den Waldweg gelangt man nach kurzer Zeit zu einer kleinen Lichtung im ansonsten dichten Wald, die direkt über dem Portal des Schwarzkopftunnels liegt. Von hier besteht eine hervorragenden Aussicht auf Heigenbrücken, den Bahnhof und den laufenden Zugverkehr.

Auf der anderen Seite des Bahnhofs hat sich über die Jahre die Ortschaft weiter ausgedehnt. Direkt an der durchlaufenden

Von der Gestaltung von Friedhöfen nehmen viele Modellbahner Abstand. Dabei gehören sie genau so zum Vorbild wie Kirchen und Straßen. Bei einer sensiblen Gestaltung bleibt die Pietät in jedem Fall gewahrt.

Eine stille Szene: Ein Grablicht wird angezündet.



Bild oben: In mühevoller Detailarbeit hat der gelernte Gärtner Josef Brandl das Friedhofsmotiv geschaffen: Kein Grab gleicht dem anderen, jedes hat seinen eigenen passendem Grabschmuck erhalten. Ein Grab wird gerade vom Friedhofsgärtner frisch angelegt.



Für die Grabpflege steht ein alter Brunnen bereit.

Weit mehr als 10 000 Zuschauer:

Modell Bahn TV



- Profi-Tipps
- Tolle Anlagen
- Neuheiten
- Blicke hinter die Kulissen
- Technik
- Digital
- Modellbahn-Werkstatt u.v.m.

Laufzeit je ca. 50 Minuten

NEU! Soeben erschienen:

Ausgabe 14 – die Themen:



Super-Modellbahnen:
- ***NOHAB-Nasen und Schwedenhappen***
- ***Chemiewerk in H0***
- ***Bergbahn in N***

Reportage:
Zu Gast bei Vollmer

- Messe Leipzig: Die schönsten Dioramen
- Geburtstag: 125 Jahre Auhagen
- Neuheitenschau: Märklin, Roco, Trix, Preiser, Vollmer, Noch

Best.-Nr. 7514
nur 14,80 €

Mehr MobaTV (inkl. Infos zu allen lieferbaren Ausgaben) unter ***www.modellbahn-tv.de***

Im Detail:

Ausgabe 11 – die Themen:
Traumanlagen: Dürnstein von Josef Brandl, Union Pacific in H0 • Neuheitenshow: Roco, Rivarossi, Fleischmann, Märklin • Kohle und Stahl: Laser-Cut-Technik und tolles Diorama • Geburtstag: 75 Jahre Trix-Express • Reisetipp: Museum Bochum-Dahlhausen • Anlagenbau: Erde aus Kaffeesatz

Best.-Nr. 7511 nur 14,80 €

Ausgabe 12 – die Themen:
Traumanlagen: Rhein und Mosel in H0 • Bahnparadies Schweiz: Gotthard-Loks, Modell und Vorbild • Neuheitenschau: Roco, Fleischmann, Busch, Noch, Bemo • Werkstatt: Tuning und Alterung, Taurus 1216 • Das Goldene Gleis: Preisverleihung im Harz

Best.-Nr. 7512 nur 14,80 €

Ausgabe 13 – die Themen:
Traumanlagen: Seiffen im Erzgebirge • Bahnparadies Schweiz: 100 Jahre Bernina-Bahn • Neuheitenschau: Märklin, Auhagen, Tillig, Hobbytrain • Aktuell: Inside Märklin • Werkstatt: E-Lok-Alterung • Reisetipp: Modellbahnwelten im Elbtal

Best.-Nr. 7513 nur 14,80 €

Weitere Filme von Modellbahn TV



Modellbahn TV Spezial 1
Anlagenträume

55 Minuten
Best.-Nr. 7700
14,80 €

Modellbahn TV 11

53 Minuten
Best.-Nr. 7511
14,80 €



Modellbahn TV 12

53 Minuten
Best.-Nr. 7512
14,80 €



Modellbahn TV 13

50 Minuten
Best.-Nr. 7513
14,80 €

Bestellen Sie noch heute bei:
RioGrande-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/53481-0 • Fax 08141/53481-100 • E-Mail bestellung@vgbahn.de
www.modellbahn-tv.de • www.riogrande.de • www.vgbahn.de

- Versandkostenpauschale Inland € 3,-, EU-Ausland und Schweiz € 5,-, übriges Ausland € 9,-, versandkostenfreie Lieferung im Inland ab € 40,- Bestellwert.
- Umtausch von Videos, DVDs und CD-ROMs nur originalverschweißt.
- Bei Bankeinzug gibt's 3% Skonto.
- Es gelten unsere allgemeinen Geschäftsbedingungen.



Staatsstraße wurden mehr und mehr Häuser errichtet. Um gefahrlos zur Ortsmitte zu gelangen, wurde eine kleine Unterführung für die Fußgänger geschaffen, die sowohl die Staatsstraße wie auch die Gleise des Bahnhofs unterquert.

Heigenbrücken ist wie geschaffen für die Modellbaukünste von Josef Brandl. Liebevoll hat er in akribischer Kleinarbeit viele kleine Motive und Szenen gestaltet und im Modell eingefangen, die den Charakter dieser wunderschönen Landschaft und das typische Dorfleben dieser Zeit wiedergeben.

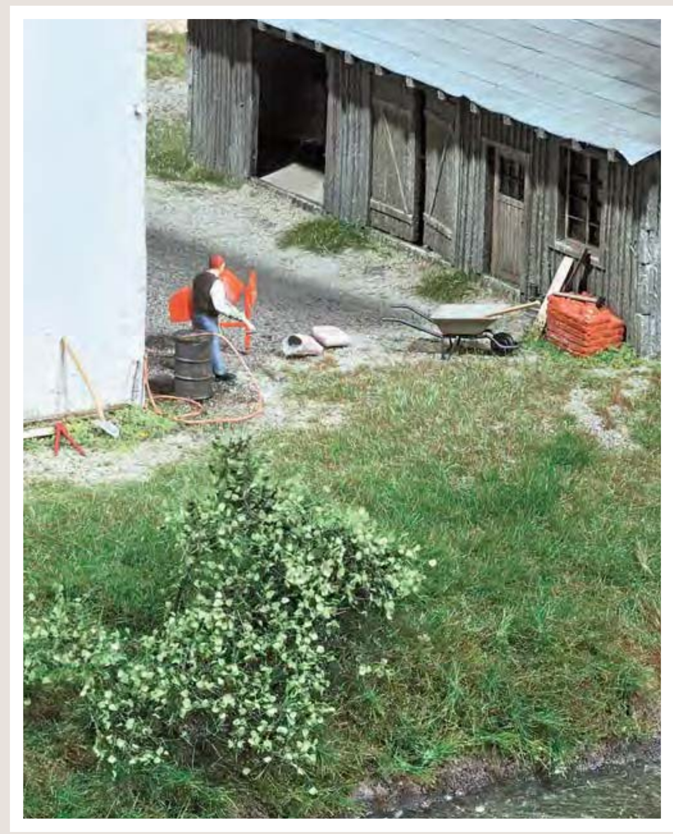
Sehenswert ist der kleine Dorffriedhof: Jeder Grabstein wurde individuell gestaltet, so dass der Charakter der unterschiedlichen Steine hervorkommt und keine Eintönigkeit beim Betrachten entsteht. Die Grabsteine wurden dafür aufwendig bedruckt und beschriftet. Jedes Grab hat auch im Modell eine liebevolle Bepflanzung erhalten. Den Miniaturbesuchern stehen bei ihren Friedhofsbesuchen ein kleiner Wasserbrunnen und ein Komposthaufen für die Grabpflege zur Verfügung. Der Friedhof wurde mit einem filigranen Messingzaun eingezäunt. Über eine kleine Steintreppe gelangt man von dem Bahnhofsweg auf den Friedhof. Das Ufer des Lohrbachs ist in Heigenbrücken zum Teil mit einer Böschungsmauer abgestützt; dazwischen befindet sich ein kleiner Holzsteg. Auf nahezu jedem Anwesen spielen kleine Episoden des täglichen Dorflebens und bilden einen willkommenen Gegensatz zum hektischen und lauten Betrieb des naheliegenden Bf. Heigenbrücken.

Sämtliche Modellhäuser in Heigenbrücken wurden individuell angefertigt. Insgesamt zählt die Anlage 50 kleinere oder größere Gebäude. Dabei bildete der Eindruck den Maßstab; eine detail-



Die Fußgängerunterführung bietet einen sicheren Weg zur andren Seite der Ortschaft.

Das „Heimwerken“ war schon in den 1970ern auf dem Land eine Selbstverständlichkeit. Eine Speismischmaschine und Backsteine stehen bereit für den Ausbau der eigenen vier Wände.



lierte und wirklichkeitsgetreue Nachbildung des Ortes war wegen der Vielzahl der Gebäude nicht möglich. Lediglich die Bahngebäude, die Kirche von Heigenbrücken und das Sägewerk wurden anhand von Vorbildfotos detailliert im Modell nachgebildet. Im Übrigen verwendete Josef Brandl neben weiteren Eigenbauten auch Industrieprodukte, die jedoch allesamt an seinen Modellbauanspruch angepasst wurden. Gerade die Verwendung dieser einfachen Gebäude verdeutlicht, wie geschickt modifizierte und an geeigneter Stelle platzierte Gebäude eine vorbildgetreue Gesamtwirkung erzielen können. Dazu gehört auch, dass Josef Brandl die Gebäude sorgsam in das modellierte Modellgelände einbaut. Kein Gebäude steht auf dem gleichen Niveau der Nachbargebäude, keine unnatürlichen Spalten sind erkennbar. Vielmehr entsteht der Eindruck, als ob die Gebäude wie beim Vorbild in die bestehende Landschaft hineingebaut wurden und die Kellergeschosse in das Erdreich hineinragen. Die Ausgestaltung der Anwesen mit Vorhängen und anderen kleinen Details verstärkt den Gesamteindruck.

Wieder einmal ist es also Josef Brandl meisterhaft gelungen, eine sehenswerte Phantasiewelt en miniature zu schaffen.



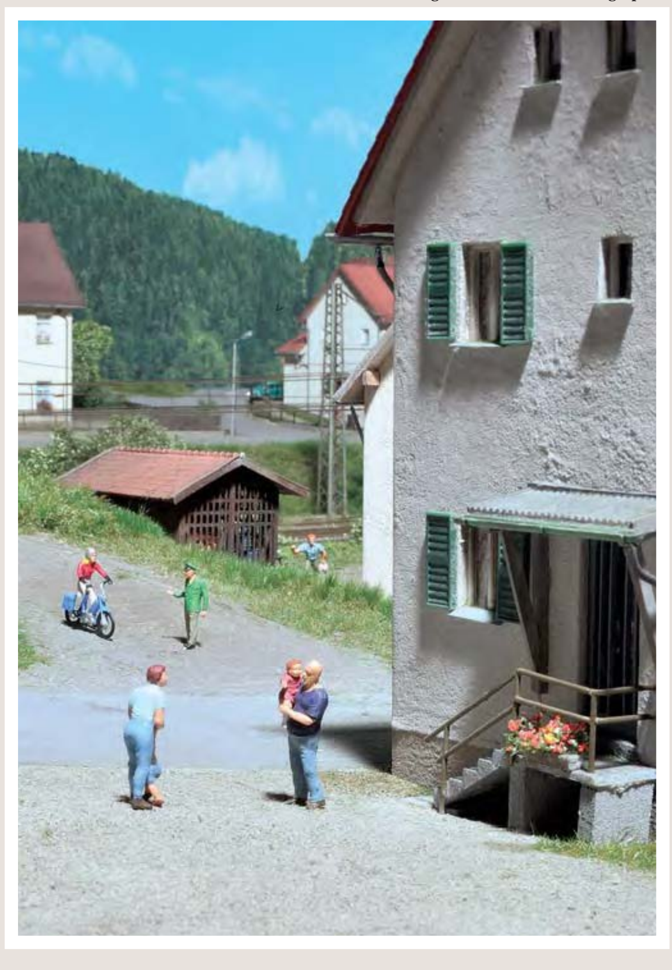
Für einen Eisenbahnfreund wäre es fast ideal, hier zu wohnen. Auf der Strecke sind unterschiedlichste Zuggarnituren in großer Zahl anzutreffen.



Kleine erzählende Szenen abseits des Schienenstrangs sind die Sahnehäubchen des Anlagenbaus. Hier zeigen Könner, wie gut sie beobachten und wie genau sie das Ambiente einer Vorbildsituation einfangen.

Wir befinden uns mitten in Heigenbrücken – die Bahn gehört dazu.

Ein Polizist hält den „Dorfrocker“ an, der mit seinem Moped mal wieder verdächtig schnell über die Wege pest.











Die Grundstücke sind zum Bach hin nicht abgegrenzt, so können Kinder hier wunderbar spielen.

Das Auto ist ihr ganzer Stolz! Endlich kann sie zum Einkaufen in die Stadt fahren.

Die Scheiben sind perfekt sauber! Die langwierige Prozedur mit Spiritus und Zeitungspapier hat sich wieder einmal gelohnt.

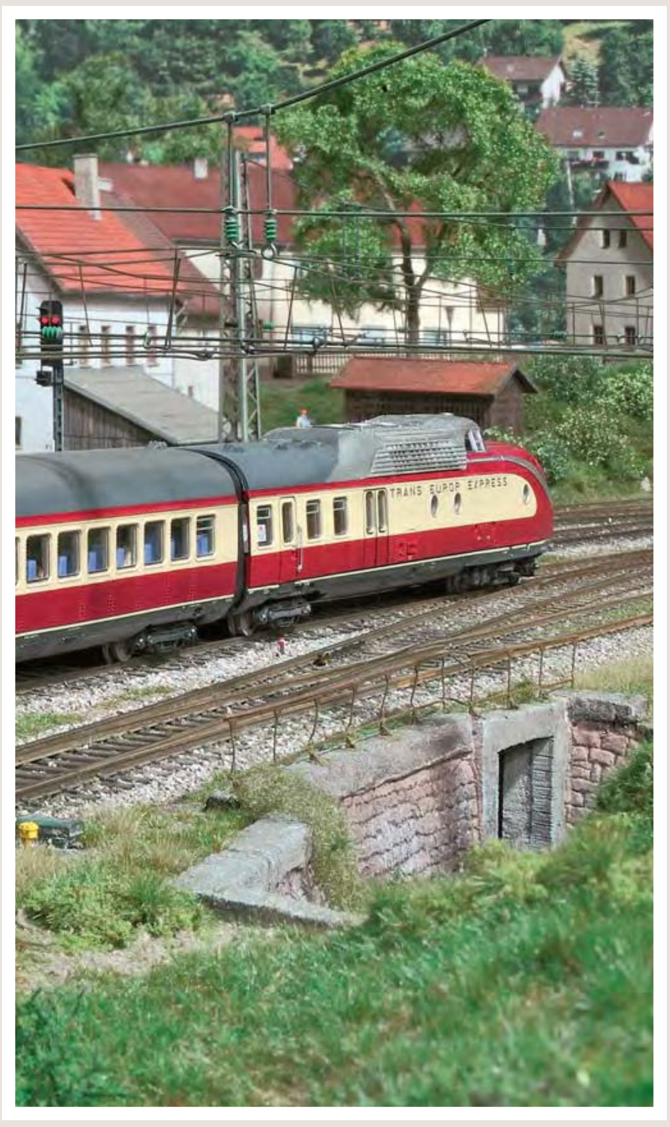


Landschaft und Brücken

Eine altes Sägewerk, dichter Mischwald, ein kleiner Bachlauf, der durch ein kleines Wehr aufgestaut werden kann, verlassene Waldwege und mächtige Kunstbauwerke für den Schienenverkehr – Motive, die Josef Brandl meisterhaft versteht, harmonisch in seine Modellbahnkunstwerke einzubauen.

Wer ist schneller? Der D-Zug bei der Bahnhofsdurchfahrt oder das Auto auf der Staatsstraße?

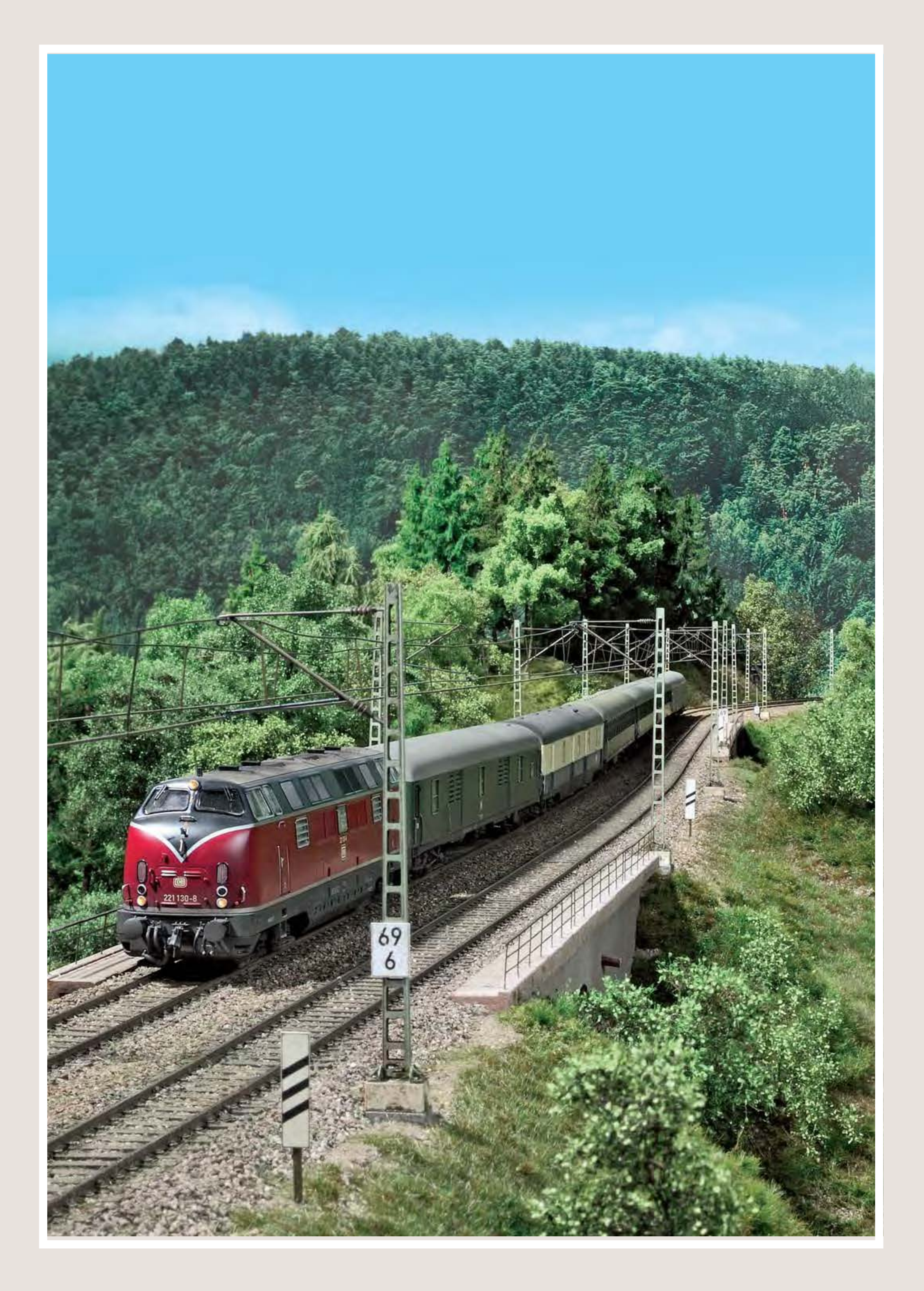
Der Paradezug der Deutschen Bundesbahn war lange Jahre der VT 11.5. Hier durchfährt er Heigenbrücken.



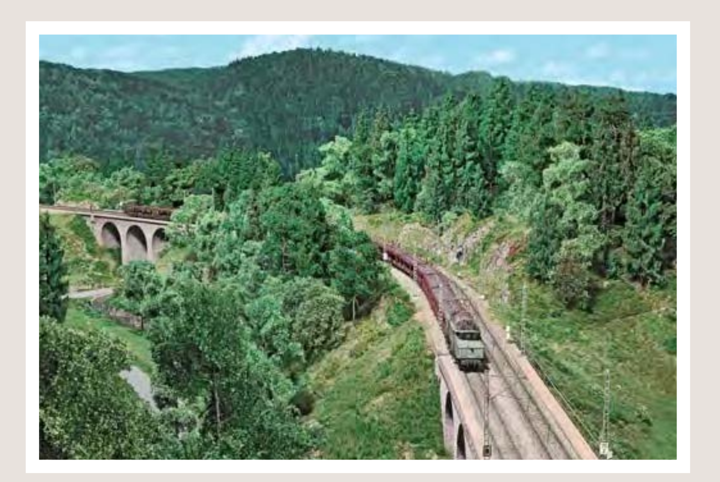
Am Nordhang des einsam werdenden Spessartgebirges lässt der Bundsandstein vor allem Laubwälder zu. Vorherrschend sind auf den Höhen und Hängen Buchen und Traubeneichen. Kiefern, Stieleichen und Birken finden sich in den sandigen Niederungen. An Bachläufen und in Feuchtgebieten begegnen uns vornehmlich die Erle, Linde und Esche sowie der Ahorn. Durch hohe Niederschläge auf wasserundurchlässige Böden entstehen im Lohrbachtal Feucht- und Nasswiesen und bieten die beste Voraussetzung für die Bildung von Flachmooren. Auf den Moorböden wachsen überwiegend Moosteppiche und dazwischen die kennzeichnenden Moorpflanzen.

Über die gesamte Anlage verteilt finden sich verschiedene Brückenbauwerke. Die Gleisanlagen des Bf. Heigenbrücken werden am West- und Ostkopf jeweils von einer Straßenbrücke überquert. Auffällig sind die filigran aus Messing exakt vorbildgetreu nachgebildeten Brückengeländer.

Zwischen der Straßenbrücke am Schwarzkopftunnel und dem Bahnhofsgebäude unterquert der Lohrbach den Bahnhofsbereich, der sich dann auf der anderen Seite neben dem Bahnhofsgelände Richtung Heigenbrücken-Ort weiterschlängelt. Auf der Höhe der Ausfahrsignale Richtung Partenstein unterquert der Bachlauf

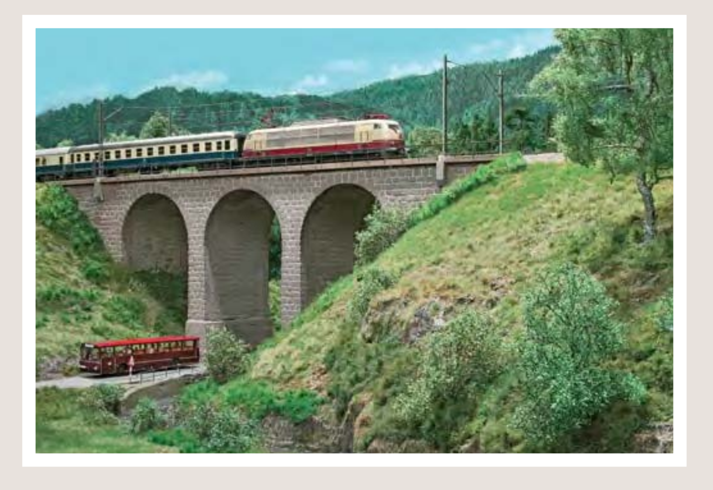

221 130-8
69
6

Der Edelhirsch – die BR 118 des BW Würzburg – in seinem Spessartrevier.



Bäche, Brücken und Berge: BR 194 durchquert mit einem schweren Güterzug das Lohrtal.

Begegnung: Ein Bahnbus und die elegante BR 103 am rauschenden Lohrbach.



ein weiteres Mal die Gleise und setzt dann seinen Lauf durch den Ort Heigenbrücken fort. Nur wenige Meter weiter findet sich eine Fußgängerunterführung.

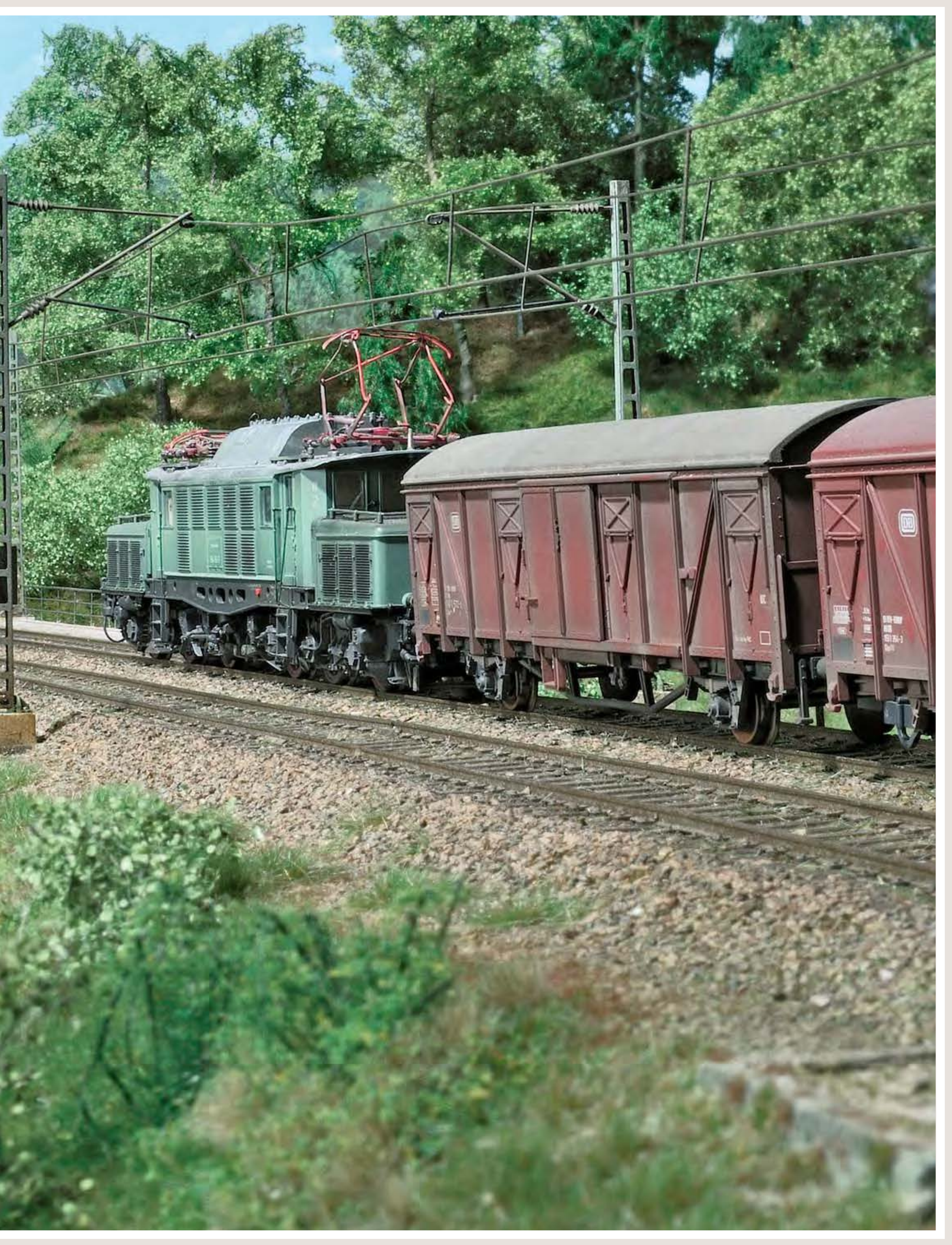
Auf dem folgenden, schönsten Streckenabschnitt Richtung Partenstein windet sich die Main-Spessart-Bahn in zahlreichen Kurven durch den laubwaldreichen Bayerischen Spessart. Dabei werden im Modell zwei imposante Bundsandsteinviadukte befahren, welche die Staatsstraße 2317 überqueren. Diese Viadukte mit ihren mächtigen Pfeilern finden sich auf der Vorbildstrecke unweit von Heigenbrücken nahe der Ortschaft Krommenthal.

Wie alle Bauwerke der Anlage hat Josef Brandl auch die Brücken anhand von Vorbildaufnahmen für die Modelllandschaft eingefangen und nachgebaut.

Dies könnte das Bild für ein Werbeplakat der Deutschen Bundesbahn der 1970er sein. Das Motto: Auf in den Süden!



Fast im Blockabstand rauschen hier die Züge in beide Richtungen durch. Dabei sind Güterzüge aufgrund ihrer geringeren Geschwindigkeit tagsüber seltener, des Nachts



dagegen um so öfter zu beobachten.

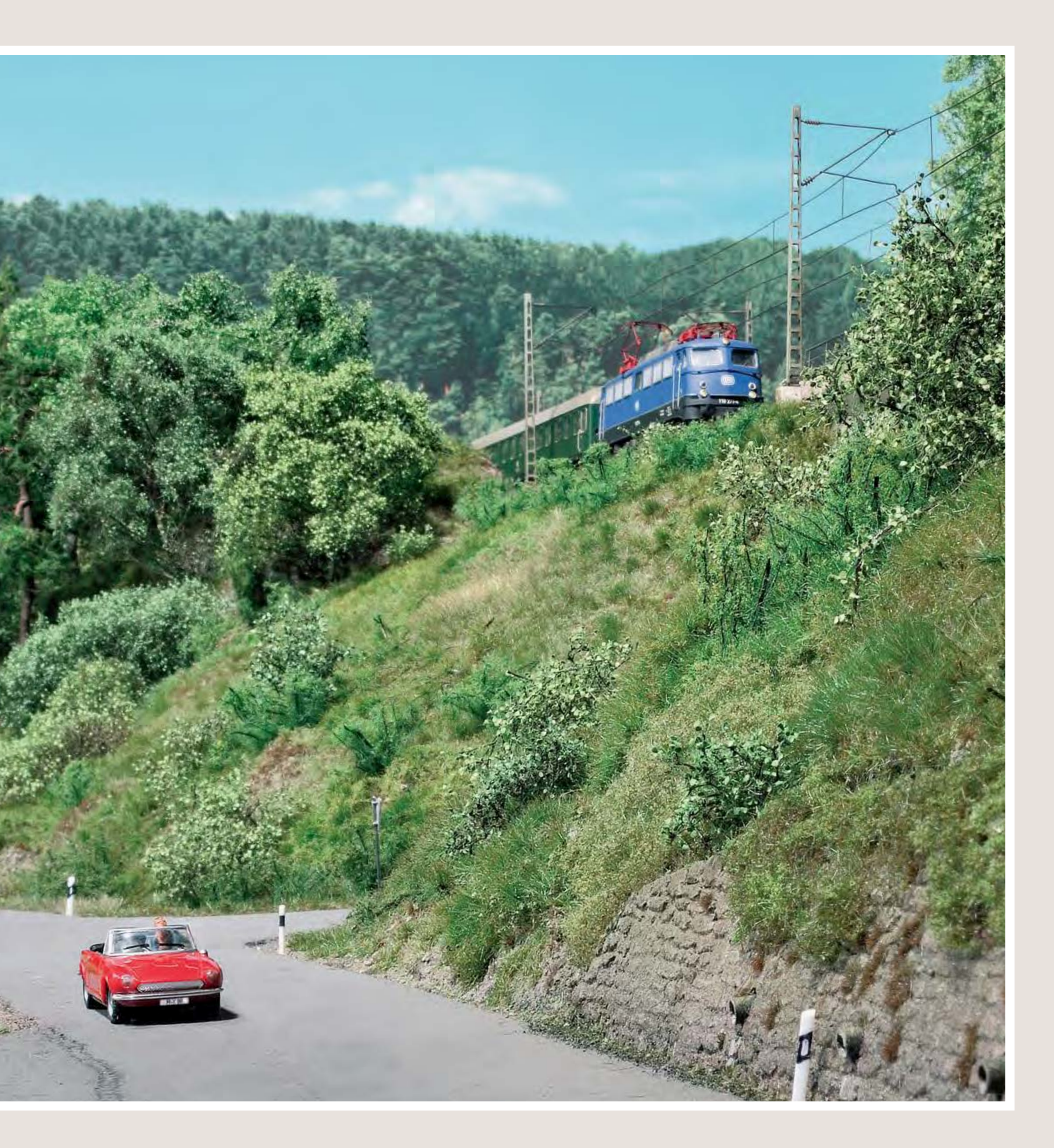
Ein Blick von der kleinen Freifläche über dem Portal des Schwarzkopftunnels aus hinab auf den Bahnhof Heigenbrücken.



Ein idealer Tag für eine Spritztour: Bei strahlendem Sonnenschein raus aus der hektischen Großstadt und in den idyllischen Spessart!

Straßen

Von Aschaffenburg über Laufach kommend zieht sich die Staatsstraße durch den Spessart. Als Serpentine führt sie zunächst über den Schwarzkopf hinweg, überquert die Bahnlinie am Bf. Heigenbrücken und umfährt den Ort Heigenbrücken parallel zur Bahnlinie.



Auf Höhe des Bahnhof-Ostkopfes findet sich eine kleine Kreuzung. Von hier zweigt die Hauptstraße in den Ort Heigenbrücken ab. Gleich hinter der Brücke liegt ein kleiner Wendeplatz, der von einer großen Eiche geschmückt wird. Am Orteinfahrtschild auf der gegenüberliegenden Seite befindet sich ein kleiner Parkplatz. Die Hauptstraße ist die einzige Zufahrtstraße zur Ortschaft. Sie windet sich durch die eng stehenden Anwesen an der Kirche vorbei zu den am Hang liegenden Häusern. Der Wegweiser zeigt an, dass die Bundesstraße weiter durch das Lohrtal nach Partenstein bzw. Neuhütten führt. Auf dem Weg dahin führt sie am alten Sägewerk vorbei. Im weiteren Abschnitt bis Wiesthal-Krommenthal unterquert sie in kurzem Abstand zweimal die Bahnstrecke unter den schon bekannten Viadukten. In diesem Abschnitt ist die Bundesstraße besonders eng und kurvenreich. Verkehrsschilder weisen auf die Gefahren der Strecke hin.

Die Bundesstraße ist asphaltiert, allerdings ist der Seitenstreifen unbefestigt. Gelegentlich führen von der Bundesstraße unbefestigte Wald- und Forstwege weg. Die engen und zum Teil steilen Nebenwege sind nur für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge befahrbar. Aus den Wäldern wird das geschlagene Holz auf speziellen, geländegängigen Fahrzeugen abtransportiert.

Vor dem Bf. Heigenbrücken hält der Bahnbus, um die Passagiere in die umliegenden Ortschaften zu bringen. Damals war der Busverkehr eine Ergänzung des Personennahverkehrs und stand

Straßen gehören bei Josef Brandls Anlagen genau so dazu wie die Eisenbahn. Und genau wie beim Vorbild, gehen beide Verkehrsträger auf seinen Anlagen eine innige Verbindung ein.



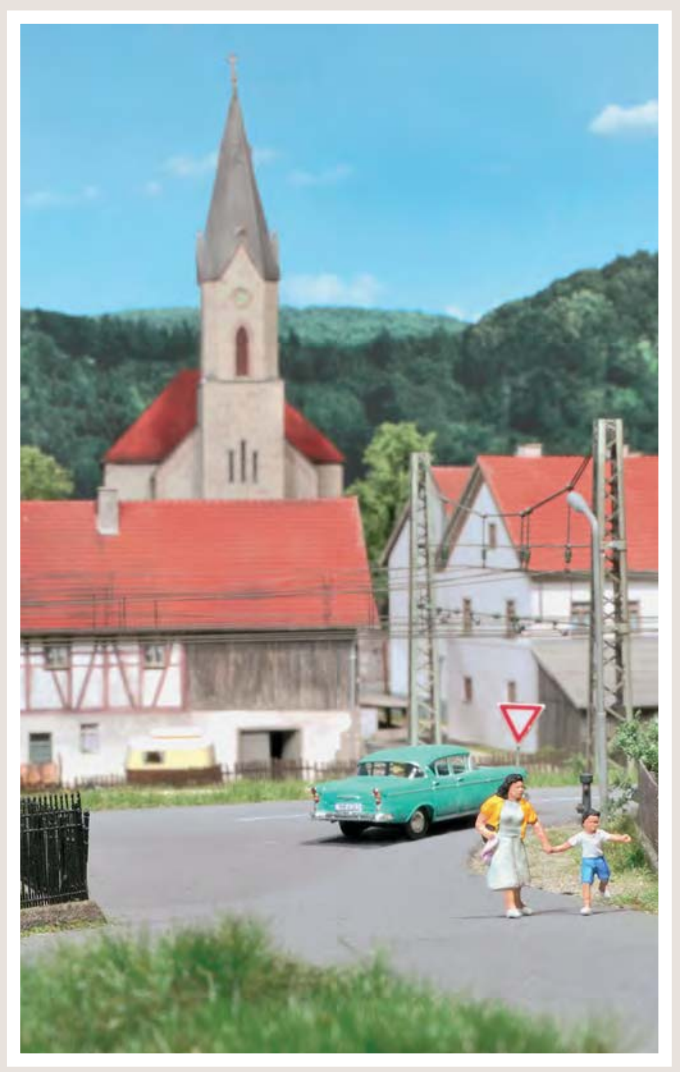
Ob das Gebäude, auf das wir hier blicken, wohl eine Klinik beherbergt? Der mit Gipsbein humpelnde Mann scheint auf jeden Fall dort hin zu streben.

Die Bahnlinie verläuft in einer Senke mitten durch das Dorf. Einen sicheren Übergang von einer auf die andere Seite gewährleisten nur Brücken.




SONDERFAHRT

Direkt hinter Heigenbrücken beginnt das, was man als „ganz viel Gegend“ bezeichnen möchte. Keine spektakuläre Landschaft, aber doch markant und mit einem gewissen rauhen Charme.

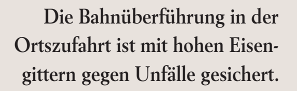


In Ermangelung von Gehwegen müssen Fußgänger die Straße benutzen.

Die engen, kurvigen Strecken des Spessarts sind ein Eldorado für jeden Motorradfahrer. Dieser hier hat auf seinem weiten Weg „außenherum“ noch einmal Glück gehabt. Es kam kein Gegenverkehr.

nicht in Konkurrenz zu diesem. Allerdings begann die Bedeutung des Individualverkehrs stetig zu steigen. Aufgrund des topographisch schwierigen Geländes und des nur mäßig ausgebauten Straßennetzes war die Bahn in der Verbindung zu den nahegelegenen Zentren dem Pkw-Verkehr deutlich überlegen. Am Bahnhofsvorplatz stehen ausreichend Parkplätze zur Verfügung, die insbesondere die Berufspendler zum Abstellen ihrer Fahrzeuge nutzen, um dann mit den Pendlerzügen vor allem nach Aschaffenburg und Frankfurt/Main weiterzufahren.

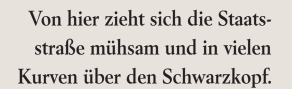
Längst haben die roten DB-Busse viele Nebenbahnen ersetzt und erledigen den öffentlichen Personenverkehr in der Region.



Die Bahnüberführung in der Ortszufahrt ist mit hohen Eisengittern gegen Unfälle gesichert.



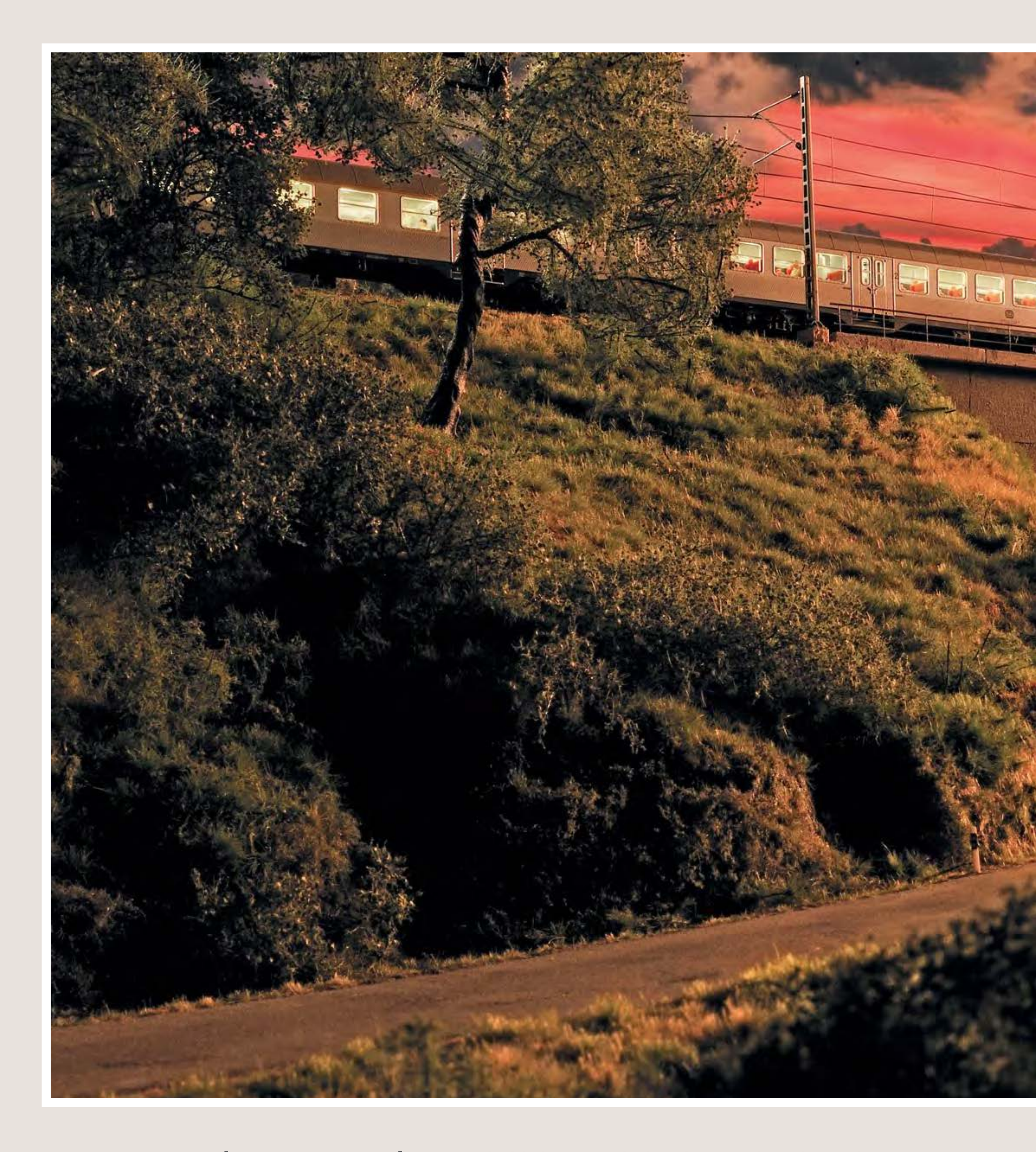
Die Zufahrt zur Ortsgüteranlage ist geschwungen angelegt. Bevor sie befestigt und geteert wurde, war die leichte Steigung zur Staatsstraße hin für Fuhrwerke gerade bei nassem Wetter immer wieder schwer zu überwinden.



Von hier zieht sich die Staatsstraße mühsam und in vielen Kurven über den Schwarzkopf.

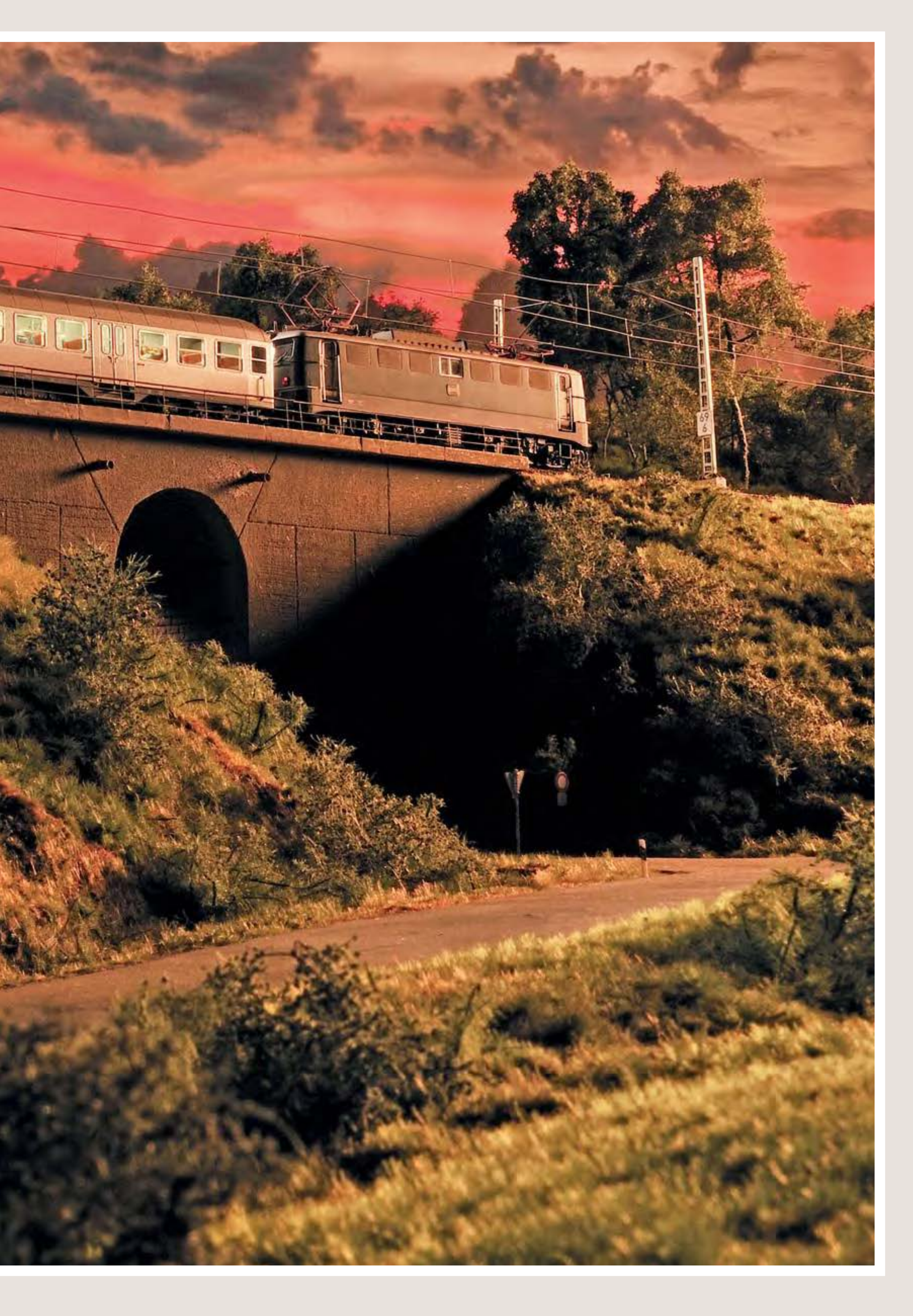






Reise bei Nacht

Sobald die Tagesbeleuchtung über der Anlage abgedimmt wird und die vielen Lichter der Anlage die Gebäude und Straßen von Heigenbrücken sowie den Bahnhof beleuchten, erscheint die Anlage buchstäblich in einem anderen Licht: Aus den Fenstern der Häuser und Anwesen fällt dezent das Licht nach außen.



Im Abendrot strebt dieser Eilzug durch das Lohrtal Würzburg entgegen.

In den Straßen und Gassen leuchten die Straßenlaternen, die Hofbeleuchtungen der Anwesen sind eingeschaltet. Die Minibewohner von Heigenbrücken werfen ihre Schatten. In der St.-Wendelinus-Kirche brennen die Lichter. Der Kirchenvorplatz wird von prächtigen Parklaternen ausgeleuchtet. Auf dem Friedhof von Heigenbrücken fackeln an den Gräbern vereinzelt die Grablichter. Heigenbrücken wird bei Nacht in ein wunderbares romantisches Flair versetzt.

Die auf den Straßen fahrenden Pkws haben jetzt ihre Scheinwerfer angeschaltet; selbstverständlich gilt dies auch für die noch unterwegs befindlichen Moped- und Fahrradfahrer. Die schummrige Beleuchtung der Fußgängerunterführung unter den Gleisanlagen ist ebenso sichtbar. Der Weg von der Ortschaft zum Bahnhof ist nur schwach ausgeleuchtet.

Er wirkt in der Dunkelheit düster und ein wenig unheimlich. Der Bahnhof ist vom Ort aus nur vage zu erkennen, da Gleise und Bahnsteige nur in ein schummriges Licht getaucht sind. Dagegen strahlen die Lampen der Ausfahrtsignale das kräftige, weithin sichtbare Licht der Signalbilder ab. In den Warte- und Betriebsräumen des Bahnhofgebäudes brennt Licht.

Die beleuchtete Bahnhofsuhr zeigt auch im Dunkeln den ankommenden und abfahrenden Reisenden die Uhrzeit an. Durch die Fensterscheibe des Fahrdienstleiterraums sind das funzelige

Durchbrochen wird die Dunkelheit nur durch das Licht der vorbeirauschenden Züge und das weithin sichtbare Licht der Signale.

In der Bahnhofs-kneipe ist auch später am Abend noch lange nicht Schluss!



Bild oben: Die Ausfahrt Richtung Partenstein ist gezogen und zügig beschleunigt die Lok ihren Eilzug.



Gehsteige werden in Heigenbrücken nicht hochgeklappt: nächtliche Begegnung von Auto, Moped und Fußgänger.





940901 Nr. 11
€ 6,90



940709 Nr. 9
€ 6,50



940710 Nr. 10
€ 15,-



940507 Nr. 7
€ 6,50



910405 Nr. 5
€ 9,80



910404 Nr. 4
€ 9,80



910303 Nr. 3
€ 9,80



910202 Nr. 2
€ 9,80



910101 Nr. 1
€ 9,80

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Telefon (08141) 53481-0,
Fax (08141) 53481-100,
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Magie der Nacht

MEISTERFOTOGRAFEN UND IHRE WERKE



Nr. 12 94 10 01

● Ob in den rauen Bergen des Harzes, in China, Polen oder den USA – die Welt der Eisenbahn in der Nacht hat überall ihre Reize. Erstmals stellen fünf Fotografen gemeinsam ihre faszinierenden Werke vor. Allen voran präsentiert diese Spezial-Ausgabe der MEB-Redaktion bekannte und unveröffentlichte Meisterwerke des Kaliforniers Richard Steinheimer ebenso wie jene des berühmtesten aller amerikanischen Eisenbahnfotografen, O. Winston Link. In China spürt Ronald Olsen die letzten Dampflokomotiven auf und erzählt davon in einem packenden Erlebnisbericht. Bernd Seiler zeigt Dampf rund ums polnische Wolsztyn im schönsten Licht und Olaf Haensch präsentiert seine Dampf-Träume am Brocken in größtenteils unveröffentlichten Aufnahmen. Mitreißende Bilder aus Europa, Asien und Amerika lassen den Betrachter in die geheimnisvolle Welt der Nachtzüge eintauchen.
Die beiliegende Video–DVD präsentiert O. Winston Links liebste Dampflokomotive, die gigantische J 611 der Norfolk & Western Railway, in voller Aktion (Laufzeit 60 Minuten).

84 Seiten, Format 22,5 x 29,5 cm, über 170 Abbildungen, Klebebindung

---

Bestellcoupon für **ModellEisenBahner** *SPEZIAL*

Bitte liefern Sie mir folgende Spezialhefte zum o.g. Einzelpreis von zzgl. Porto und Verpackung.

Bestell-Nr.:__________ Anzahl: ____
Bestell-Nr.:__________ Anzahl: ____
Bestell-Nr.:__________ Anzahl: ____
Bestell-Nr.:__________ Anzahl: ____
Bestell-Nr.:__________ Anzahl: ____
Bestell-Nr.:__________ Anzahl: ____

Bei Bestellung von mehr als einem Heft bitte Anzahl angeben!

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Datum Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Ich zahle bequem und bargeldlos per

☐ **Bankeinzug** (Konto in Deutschland)
☐ **Kreditkarte** (Mastercard, Visa, Diners)

Geldinstitut/Kartenart

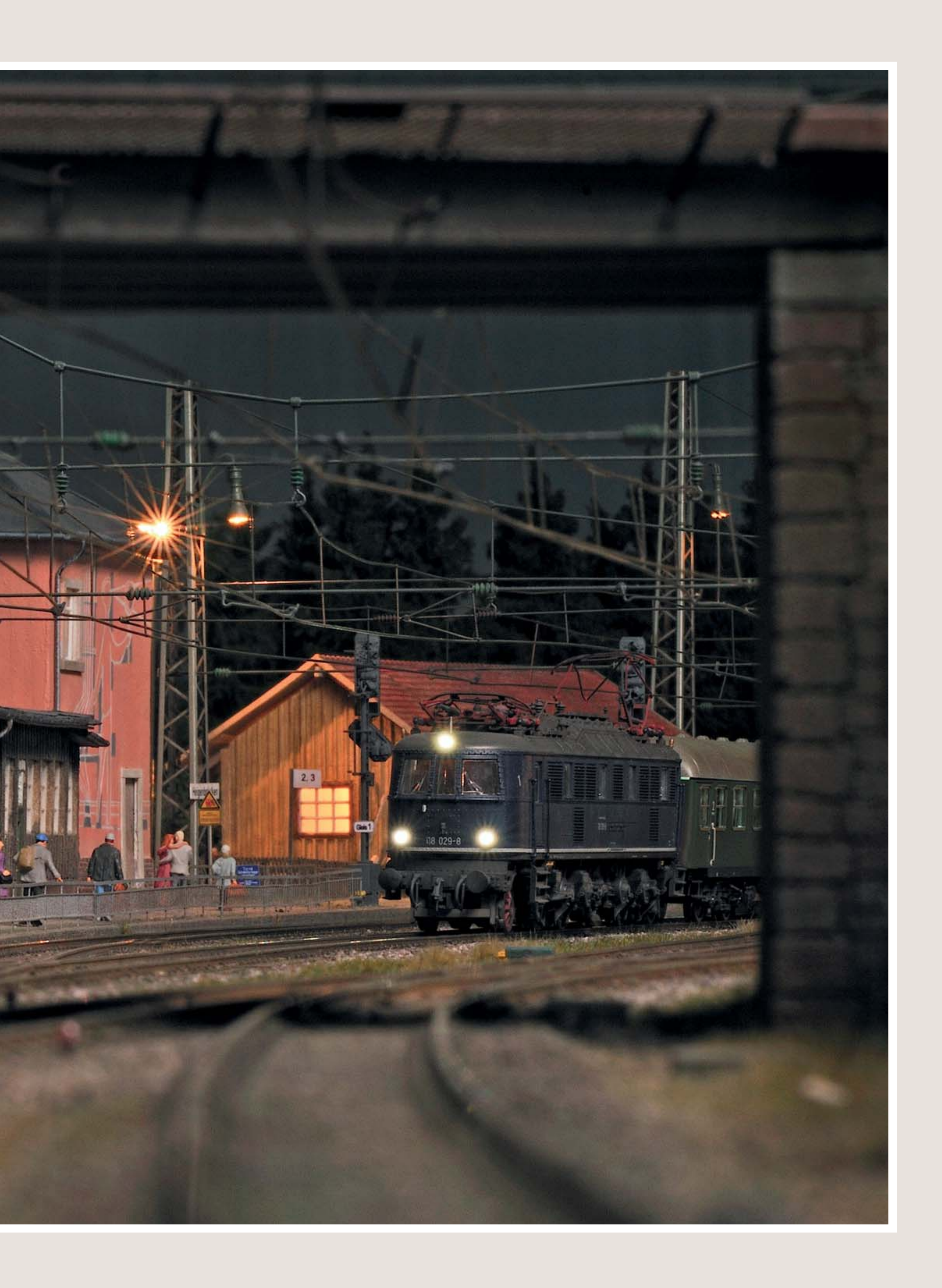
BLZ/gültig bis Kontonr./Kartennr.

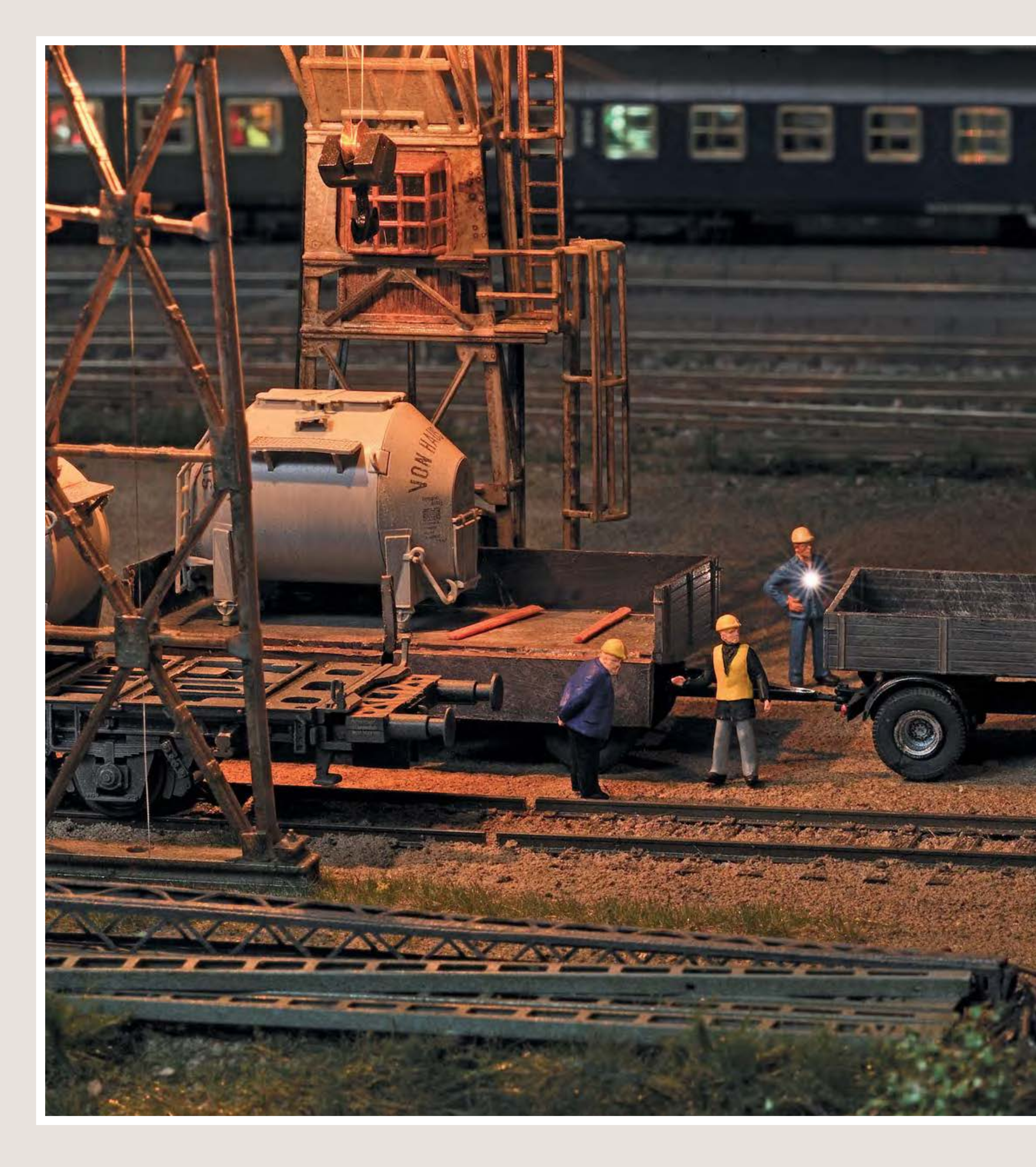
☐ **Ich zahle gegen Rechnung**

Versandkostenpauschale Inland € 3,-, EU-Ausland und Schweiz € 5,-, übriges Ausland € 9,-, versandkostenfreie Lieferung im Inland ab € 40,- Bestellwert. Umtausch von Videos, DVDs und CD-ROMs nur originalverschweißt. Bei Bankeinzug gibt's 3% Skonto. Es gelten unsere allgemeinen Geschäftsbedingungen.



Bahnhof Heigenbrücken bei Nacht: BR 118 vor einem D-Zug Richtung Frankfurt. Noch warten Fahrgäste auf den letzten Nahverkehrszug.


2.3
18 029-8



Licht der Schreibtischlampe und der Fahrdienstleiter bei der Arbeit gut zu erkennen.

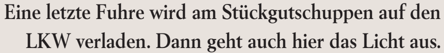
Am Ladeplatz des Bf. Heigenbrücken herrscht noch hektisches Treiben: Einige Haus-zu-Haus-Behälter werden noch vom Anhänger eines Lastwagens auf den bereitstehenden Güterwagen verladen, so dass die Behälter am nächsten Morgen mit dem täglichen Nahgüterzug nach Würzburg gebracht werden können.

Ein am Bockkran angebrachter Scheinwerfer und zwei Holzmastleuchten sorgen für ausreichend Licht. Auch am gegenüberliegenden Güterschuppen wird noch eine letzte Fuhre fertiggemacht. Danach wird auch hier das Schuppenlicht ausgehen. Die Personenzüge gleiten jetzt mit ihren beleuchtet Abteilen durch den Bahnhof. Die Güterzüge sind nur noch schemenhaft und anhand der Spitzenbeleuchtung die Lokomotiven zu erkennen. Nur das dumpfe Rumpeln der Güterwaggons durchbricht bei der Durchfahrt dabei die abendliche Ruhe in Heigenbrücken.

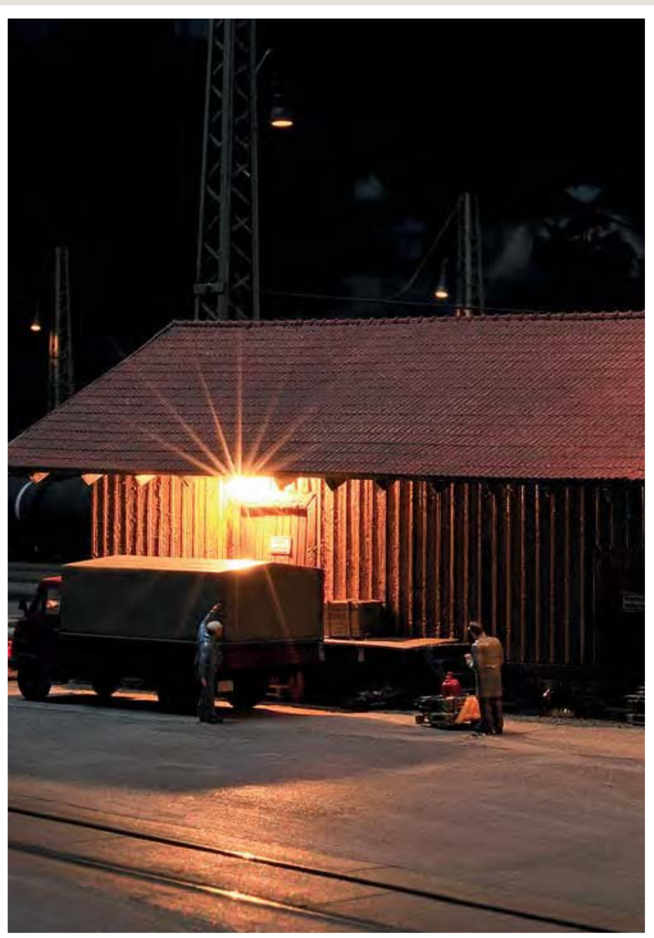
Die Beleuchtung der Gebäude, der Weichenlaternen und der Fahrzeuge sowie die Bahnhofsbeleuchtung wurden in verschiedenen Gruppen zusammengefasst und lassen sich über den Computer manuell oder nach der (Modell-)Uhrzeit schalten. Im In-

Ein am Bockkran angebrachter Scheinwerfer und zwei Holzmastleuchten sorgen für ausreichend Licht.

Dank der guten Ausleuchtung kann der „Von-Haus-zu-Haus“-Transport auch noch spät Abends abgefertigt werden.



Eine letzte Fuhre wird am Stückgutschuppen auf den LKW verladen. Dann geht auch hier das Licht aus.



neren der Gebäude hat Josef Brandl wegen der längeren Lebensdauer und der geringeren Wärmeentwicklung LEDs eingesetzt. Die Straßen- und Bahnhofslaterne stammen aus dem Sortiment der Firma Viessmann. Die Laternen sind mittels einer Schnellbefestigung installiert, so dass Wartungsarbeiten ohne Beschädigung der Laternen durchgeführt werden können.

Die LEDs der Gebäude können von unter herausgezogen und so im Bedarfsfall einfach ausgetauscht werden. Die Gleisanlage des Bahnhofs wird vorbildgerecht ausgeleuchtet. Hierfür hat Josef Brandl in mühseliger Arbeit Sofitten aus dem Programm der Firma Sommerfeldt an den Oberleitungsmasten befestigt. Das Gleisfeld liegt dadurch im Halbdunkeln. Genau so kommen die beleuchteten filigranen Weichenlaternen von Weinert hervorragend zur Geltung. Der Landschaftsteil bleibt bei Nacht weitgehend dunkel. Eine dezente indirekte Nachtbeleuchtung lässt die Konturen der Anlage erkennen. Durchbrochen wird die Dunkelheit nur durch das Licht der vorbeirauschenden Züge und das weithin sichtbare Licht der Signale. Sobald die Züge in der Dunkelheit verschwunden sind, dominieren wieder der Nachthimmel und die Stille im Spessart.

Auf den ersten Blick fallen beim Vorbild und im Modell die ungewöhnliche, verwinkelte Aufstellung der Gebäude auf.



Obwohl der Fahrtdraht in Heigenbrücken schon seit 1957 hängt, leisten noch immer Dampflokomotiven ihren Beitrag zur Bewältigung des Güterverkehrs auf der Magistrale.

Hochbetrieb zur Mittagszeit: Zugüberholung und Zugkreuzung im Bahnhof Heigenbrücken.

Güterverkehr

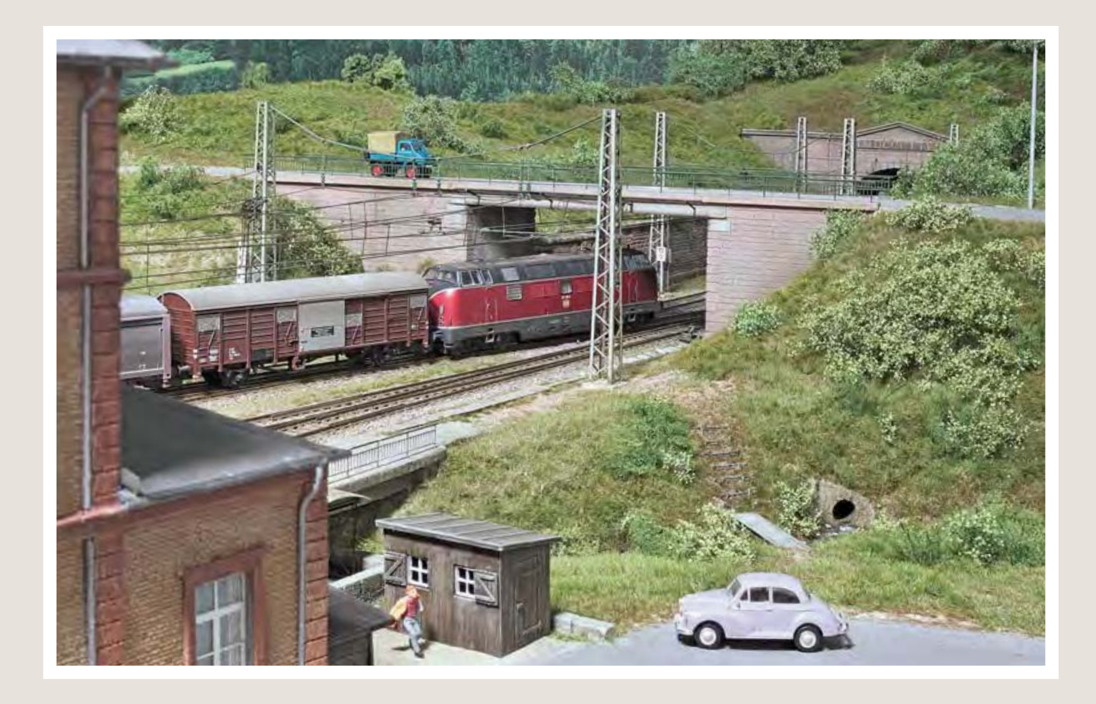
In den 1970ern gab es in Heigenbrücken noch den Versand von Stückgütern; erst im Jahre 1977 wurde dieser eingestellt, nachdem der Wettbewerb gegen das Speditionsgewerbe nicht mehr durchzuhalten war. Jedoch war der Güterumschlag in Heigenbrücken gering.



Im Modell hält einmal täglich ein Nahgüterzug, der die Waggons bringt und wieder abholt. Die Rangierleistungen werden dabei zumeist vom Lokführer des Nahgüterzugs erbracht. Gelegentlich kommt eine Köf aus dem nahegelegenen Aschaffenburg. Der Bahnhof Heigenbrücken verfügt daher nur über eine kleine Ortsgüteranlage. Ein Güterschuppen mit Stückgutgleis für Stückgüter, ein kleiner Schuppen, der als Lager dient, und ein weitere Gebäude, in dem die Bahnhofswirtschaft untergebracht ist, bilden das Ensemble. Auf den ersten Blick fallen beim Vorbild und im Modell die ungewöhnliche, verwinkelte Aufstellung der Gebäude auf. Vor der Ortsgüteranlage führt ein Freiladegleis zu einer Verladerampe. Als es in Heigenbrücken noch die Glashütte gab, führte ein weiterer Gleisanschluss dahin. Gegenüber dem Bahnhofgebäude befindet sich ein Lagerplatz, der vor allem der Holzverladung dient. Im Modell steht für die Verladung ein Funktionsmodell des Bockkrans der Firma Uhlenbrock zur Verfügung.

Auf Gleis 4 fährt von Lohr am Main kommend der Ng 212 ein. Eine Diesellok der BR 212 bringt den Zug vor dem Hp00 zeigenden Signal zum Halten. Die Kupplungen werden gelöst. Als das Signal R4 dem Lokführer das Signal Sh1 „Fahrverbot aufgeboben“ anzeigt, setzt sich die BR 212 vom Zug ab und rollt langsam in das Stumpfgleis. Die Weichen 25 und 9 werden um-

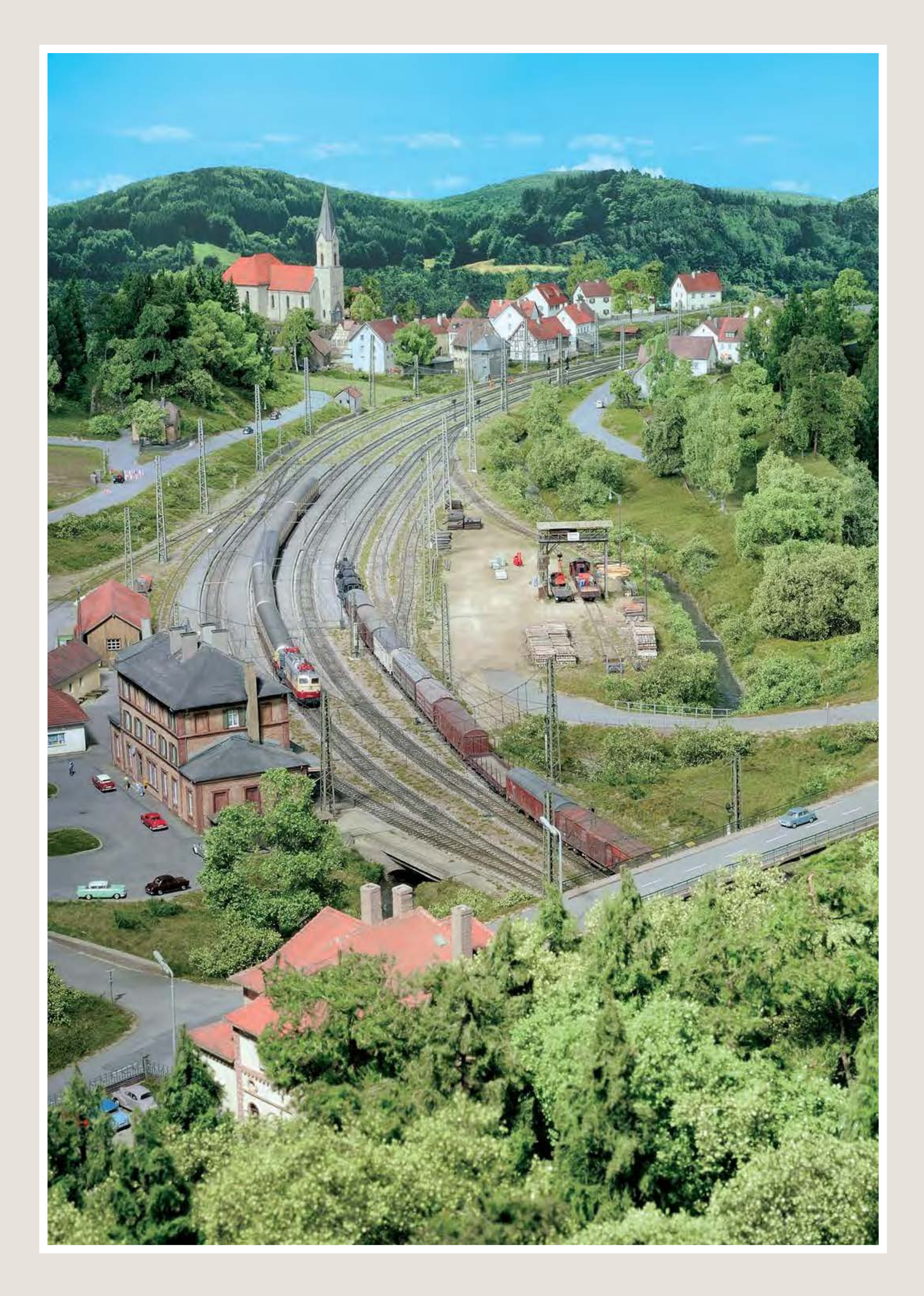

Der D 246 nach Dortmund, geführt von einer BR 110 mit „Lätzchen“, überholt einen Güterzug.

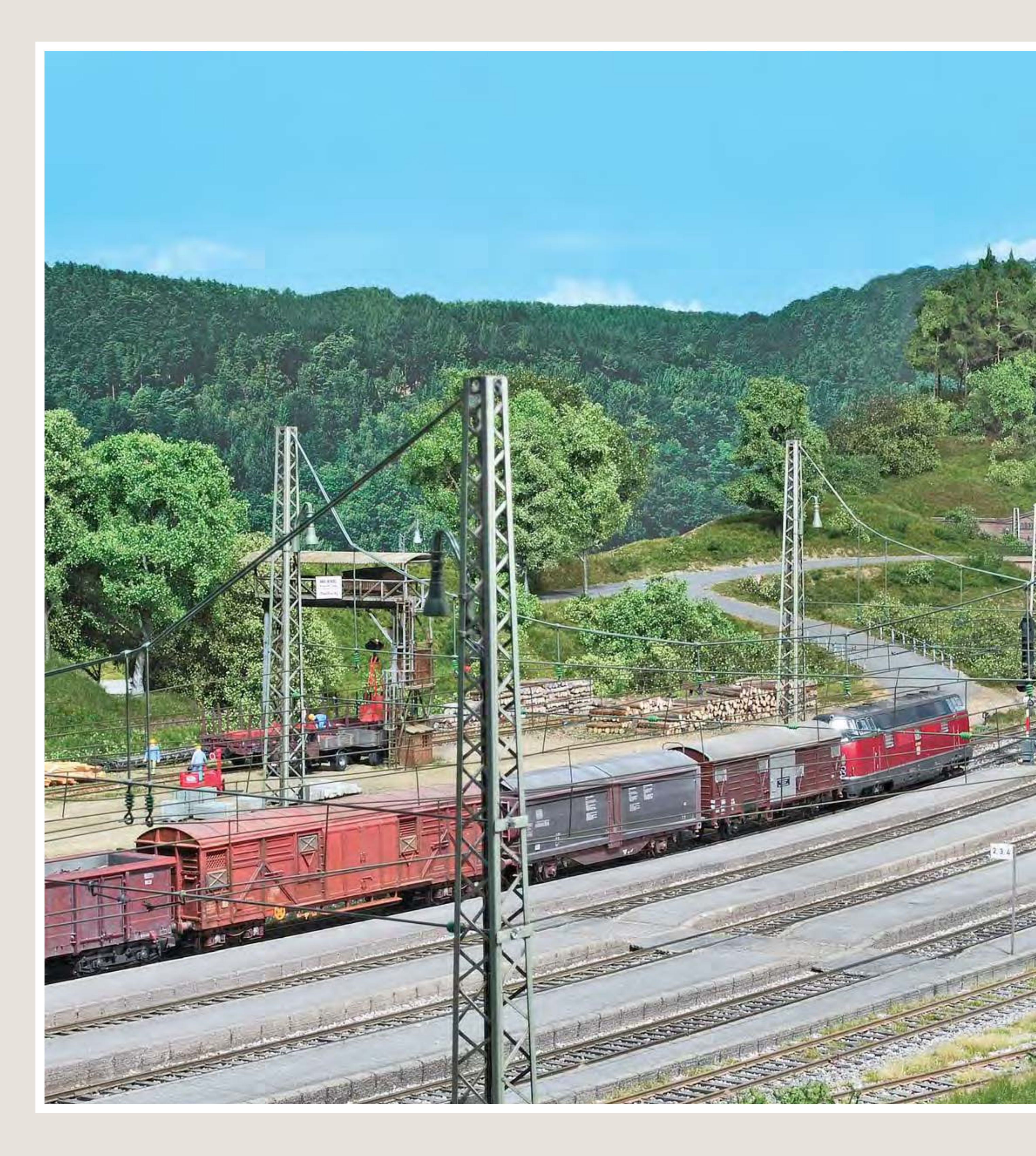

Die Bahnhofsausfahrt in Richtung Schwarzkopftunnel wird von einer Straßenbrücke geprägt.

Eine Postkartenaufnahme von den Höhen des Schwarzkopfs hinab ins Tal: Blick auf Bahnhof und Ortschaft.

gelegt und das Zwergsignal springt auf Sh1. Der Lokführer setzt seine Maschine wieder in Bewegung. Über Gleis 5 rollt die BR 212 am Ng vorbei zurück auf Gleis 4, um nach dem Umstellen der Weiche 9 wieder an den Ng heranzufahren. In der Zwischenzeit wurden bereits die beiden letzten Wagen des Ng vom restlichen Zug abgehängt. Die BR 212 zieht mit den beiden Waggons zurück bis vor das Ausfahrtsignal P4. Nachdem die Weichen gestellt wurden, drückt die BR 212 ihre Waggons in das Stumpfgleis am Ladeplatz. Der letzte Wagen wird abgekuppelt und die Lok fährt mit dem verbliebenen Waggon zurück vor Signal P4. Hier muss die Rangierfahrt warten. Durch Gleis 2 donnert gerade ein schwerer Güterzug. Auch das auf Hp1 stehende Signal P3 weist darauf hin, dass eine Durchfahrt ansteht. Kurze Zeit darauf eilt ein mit einer E-Lok der BR 117 bespannter Eilzug durch den Bf. Heigenbrücken. Es dauert ein wenig, dann zeigt das Signal dem Lokführer Sh1.

Brummend poltert die kurze Rangiereinheit über die Weichenstraße, um auf dem Gegengleis der Strecke nach Partenstein vor der Rangiertafel „Halt für Rangierfahrt“ anzuhalten. Von hier führt die Rangierfahrt weiter, bis der Waggon das Stückgutgleis des Gü-





terschuppens erreicht hat. Nach kurzem Aufenthalt rangiert die BR 212 in einer Sägefahrt über das Gleisfeld wieder zurück, setzt sich vor den noch immer auf Gleis 4 abgestellten Ng 212 und wartet die Freigabe der Weiterfahrt durch den Fahrtdienstleiter ab.

Im Gegensatz dazu steht die Bedeutung des durchlaufenden Güterverkehrs aus: Die Magistrale Aschaffenburg–Würzburg war und ist eine stark befahrene und wichtige Verbindung für den Güteraustausch zwischen den Wirtschaftszentren im Süden, Westen und in der Mitte der Republik. Täglich durchlaufen Dutzende Güterzüge den Bf. Heigenbrücken und transportieren Container, Autos, gekühlte Waren, und Massengüter wie Holz, Kohle, Erze und Flüssigkeiten wie Öl. Wie beim großen Vorbild ist auch im Modell eine Vielzahl von Güterzügen als Ganzzüge oder gemischte Güterzüge unterwegs. Überwiegend befördern schwere Maschinen der BR 194 oder 151 – manchmal in Doppeltraktion – die langen Güterzüge mit einer Länge von bis zu 3,20 m und einer Modellgeschwindigkeit von 90 km/h durch die langgezogenen Kurven. Dazwischen laufen Maschinen der BR 141 und Diesellokomotiven der BR 221 sowie vereinzelt noch Dampfloks der BR 50 und 44.

Bekannt ist Heigenbrücken auch wegen der Spessart-Steilrampe. Die Spessartrampe liegt zwischen dem Bf. Laufach und dem



Von hier ab kann die BR 194 ihre schwere Last am Haken allein bewältigen, die Strecke verläuft bergabwärts ins Maintal.



In den 1970ern war es Alltag, heute ist es Vergangenheit: Eine BR 194 mit einem schweren Kesselwagen-Ganzzug.

Einfahrt frei in den Bahnhof Heigenbrücken. Der gemischte Güterzug mit BR 221 wartet auf die Freigabe zur Fahrt die Steilstrecke hinab nach Laufach.

Schwarzkopftunnel-Westportal. Schwere Güterzüge machen im Bahnhof Laufach Halt, eine Schiebelokomotive setzt sich hinter den Zug und unterstützt die Zuglok so bei der Bewältigung der Spessartrampe. Damit die Schiebelok nicht durch den Tunnel bis in den Bereich der Personenverkehrsanlage fahren muss, sind die Gleisanlagen auf der Westseite des Tunnels so ausgeführt, dass die Schieblok wieder auf dem rechten Gleis nach Laufach zurückkehren kann. Die dafür erforderlichen Weichen gehören noch zum Stellbereich des Stellwerksanlage Heigenbrücken, so dass sich der Bahnhof bis über den Schwarzkopftunnel hinaus erstreckt. Dieser Teil des Bf. Heigenbrücken konnte nicht mehr umgesetzt werden. Vereinzelt ist es vorgekommen, dass bei einem nachfolgenden Zug nicht mehr genügend Zeit verblieb, in das Wartegleis zurückzusetzen. In diesen Fällen ist die Schiebelok mit in den Bf. Heigenbrücken eingefahren.

Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen

mc Modellbahn-Center • EUROTRAIN Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft
FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

01069 Dresden
LOKPAVILLON DRESDEN GmbH
Eisenbahnen im Modell
F.-List-Platz 2
Tel.: 0351 / 4965831 • Fax: 351 / 4965833
www.lokpavillon.de
FH/RW EUROTRAIN

04109 Leipzig
bahnundbuch.de
Versandhandel für Fachliteratur, Videos, DVDs, CDs
Gustav-Mahler-Str. 31
Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de
B

10589 Berlin
MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin
Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509
www.Modellbahnen-Berlin.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN

12105 Berlin
MODELLBAHN PIETSCH GMBH
Prühßstr. 34
Tel./Fax: 030 / 7067777
www.modellbahn-pietsch.com
EUROTRAIN

12524 Berlin
ZUM ALTEN DAMPFROSS
Modelleisenbahnen & Anlagenbau
Rudowerstr. 70
Tel.: 030 / 67068107 • Fax: –/108
www.zum-alten-Dampfross.de
FH/RW/H

Diese Anzeige kostet nur
€ 13,– pro Ausgabe
Infos unter Tel.: 08141/53481-151
Fax: 08141/53481-200
e-mail: anzeigen@vgbahn.de

14057 Berlin
BREYER MODELLEISENBAHNEN
Kaiserdamm 84
Tel./Fax: 030 / 3016784
www.breyer-modellbahnen.de
FH/RW/A

16348 Wandlitz
FINSTER TRASSENMODULTECHNIK
Präzisionsnormteile aus Holz
Birkenstr. 83
Tel./Fax: 033397 / 62178
www.finster-trassenmodultechnik.de
H

17489 Greifswald
SCHILDHAUER-MODELLBAHN
Brüggstr. 38
Tel.: 03834 / 894916 • Fax: 03834 / 254691
www.modellbahn-schildhauer.de
modellbahn-schildhauer@online.de
FH

22767 Hamburg
MODELLBAHN ALTONA
Dipl. Ing. Uwe Draabe
Ehrenbergstr. 72
Tel.: 040 / 3800819 • Fax: 040 / 3892491
www.1000Loks.de
FH/RW/A EUROTRAIN

24955 Harrislee
SPIELWAREN & MODELLBAHNEN
Lutz Trojaner
Süderstr. 79
Tel.: 0461 / 71682
Fax: 0461 / 71592
FH/RW

30159 Hannover
TRAIN & PLAY
Modelleisenbahnen • Modellautos
Breite Str. 7 • Georgswall 12
Tel.: 0511 / 2712701
Fax: 0511 / 9794430
FH/RW/A

33102 Paderborn
MODELLBAU SESTER
Friedrichstr. 7 • Am Westerntor
Tel.: 05251 / 27782 • Fax: 05251 / 21122
www.modellbau-sester.de
webmaster@modellbau-sester.com
FH/RW/A/B

34123 Kassel
RAABE'S SPIELZEUGKISTE
Leipziger Str. 153
Tel.: 0561 / 85771
www.raabes-spielzeugkiste.de
FH/RW/A

34134 Kassel
ZWEHRENER MODELLBAU-LÄDCHEN
Leuschnerstr. 13
Tel.: 0561 / 46753
FH/RW

37081 Göttingen
HOBBY-CENTER
Das Modellbahn-Fachgeschäft
Maschmühlenweg 40
Tel.: 0551 / 48284 • Fax: 0551 / 43232
www.hobby-center.de
FH/RW/B

37213 Witzenhausen
MODELL-BAHNHOF-BAHNBAU
Kespermarkt 3
Tel.: 05542 / 5981
Fax: 05542 / 507929
www.gelstertalbahn.de
FH/RW/B/SA

38228 Salzgitter
www.train24.de
Die ganze Welt der Eisenbahnen
Tel.: 05341 / 1887700
info@train24.de
FH/B

40217 Düsseldorf
MENZELS LOKSCHUPPEN
TÖFF-TÖFF GMBH
Friedrichstr. 6 • LVA-Passage
Tel.: 0211 / 373328
www.menzels-lokschuppen.de
FH/RW/A mc EUROTRAIN

42289 Wuppertal
MODELLBAHN APITZ GMBH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263
www.modellbahn-apitz.de
FH/RW 

44339 Dortmund
MODELL TOM
• NEU • GEBRAUCHT • SERVICE •
Evinger Str. 484
Tel.: 0231 / 8820579 • Fax: 0231 / 8822536
www.modelltom.com
FH/RW

45359 Essen
TTM FUNKTIONSMODELLBAU e.K.
Frintroper Str. 407–409
Tel.: 0201 / 3207184
Fax: 0201 / 608354
www.ttm-shop.de
mc

48231 Warendorf
KIESKEMPER
Everswinkeler Str. 8
Tel.: 02581 / 4193
Fax: 02581 / 44306
www.kieskemper.de
FH/RW EUROTRAIN

49078 Osnabrück
J.B. MODELLBAHN-SERVICE
Lotter Str. 37
Tel.: 0541 / 433135
Fax: 0541 / 47464
www.jbmodellbahnservice.de
FH/RW EUROTRAIN

49413 Dinklage
QUATMANN-MODELLBAU
Bünner Ringstr. 46
www.qmb-modellbau.de
FH/H/SA

51149 Köln
KHK MODELLBAHN KÖLN
Hochwertiges Modellbahnzubehör
Genter Str. 12
Tel.: 02203 / 36665
www.khk-modellbahn.de
H

53424 Remagen
RMB Remagen
Mittelstr. 10
Tel.: 0152 / 26694029
www.remiwe.de
H

58135 Hagen-Haspe
LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE
Vogelsanger Str. 36-40
Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451
www.lokschuppenhagenhaspe.de
office@lokschuppenhagenhaspe.de
FH/RW mc

63110 Rodgau
MODELL + TECHNIK
Ute Goetzke
Untere Marktstr. 15
Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137
info@mut-goetzke.de
FH

63225 Langen
MODELLBAHNEN
Werner & Dutine
Frankfurter Str. 9
Tel.: 06103 / 23548 • Fax: 06103 / 27872
www.werner-und-dutine.de
FH/RW

Erfolgreich werben und trotzdem sparen:
Eisenbahn JOURNAL
Tel.: 08141/53481-151

63654 Büdingen
MODELL & TECHNIK
RAINER MÄSER
Berliner Str. 4
Tel.: 06042 / 3930
Fax: 06042 / 1628
FH EUROTRAIN

67655 Kaiserslautern
DiBa-MODELLBAHNEN
Königstr. 20-22
Tel./Fax: 0631 / 61880
geschaeft@diba-modellbahnen.de
FH/RW EUROTRAIN

67071 Ludwigshafen-Oggersh.
SPIELWAREN WERST
Schillerstraße 3
Tel.: 0621 / 682474
Fax: 0621 / 684615
www.werst.de • werst@werst.de
FH/RW

69214 Eppelheim/Heidelberg
MODELLBAHN SCHUHMANN
Schützen-/Ecke Richard-Wagner-Str.
Tel.: 06221 / 76 38 86
Fax: 06221 / 768700
www.Modellbahn-Schuhmann.de
FH/RW EUROTRAIN

70180 Stuttgart
SUCH & FIND
An- + Verkauf von Modellbahnen
Mozartstr. 38
Tel. + Fax: 0711 / 6071011
www.suchundfind-stuttgart.de
A

Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen

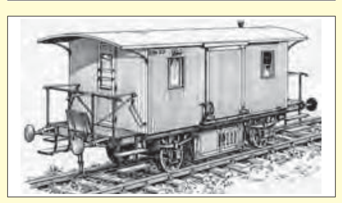
MC Modellbahn-Center • EUROTRAIN Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft
FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

80992 München
MODELLBAHNPROFIS
Riffler & Ruhland OHG
Feldmochinger Str. 35
Tel.: 089 / 1403031 • Fax: 089 / 1404845
www.modellbahnprofis.de
FH/RW EUROTRAIN

83352 Altenmarkt/Alz
MODELL-EISENBAHNEN
B. Maier
Traunsteiner Str. 4
Tel.: 08621 / 2834
Fax: 08621 / 7108
FH/RW EUROTRAIN

86199 Augsburg
AUGSBURGER
LOKSCHUPPEN GMBH
Gögginger Str. 110
Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045
www.augsburger-lokschuppen.de
FH/RW MC

99830 Treffurt
LOK-DOC MICHAEL WEVERING
Friedrich-Ebert-Str. 38
Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646
www.lok-doc-wevering.de
simiwe@t-online.de
RW



83410 Laufen
KKW MODELLEISENBAHN-
REPARATURSERVICE GbR
Froschham 2
Tel.: 08682 / 953938 • Fax: 08682 / 954433
www.KKW-modellbahn-reparaturservice.de
RW

95676 Wiesau
MODELLBAHN PÜRNER
Südweg 1
Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988
www.puerner.de
modellbahn@puerner.de
FH

Schweiz

82110 Germering
HÖDL MODELLBAHN
Untere Bahnhofstr. 50
Tel.: 089 / 89410120
Fax: 089 / 89410121
www.hoedl-linie8.de • info@hoedl-linie8.de
FH/RW/H

85599 Parsdorf
ZÜGE & ZUBEHÖR
Trains & Accessories
Inh. Werner Dauner
Dorfplatz 8 • Tel.: 089 / 90969272
www.ewd-digital.de
FH/RW/H/A

97070 Würzburg
ZIEGLER MODELLTECHNIK
Textor Str. 9
Tel.: 0931 / 573691
www.modelltechnik-ziegler.de
FH/RW EUROTRAIN

CH-8712 Stäfa
OLD PULLMAN AG
P.O.Box 326 / Dorfstr. 2
Tel.: 0041 / 44 / 9261455
Fax: 0041 / 44 / 9264336
www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch
FH/H

Eisenbahn-Journal 2010 – das digitale Archiv



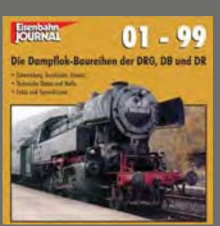
Die neueste Archiv-CD-ROM der Eisenbahn-Journal-Redaktion beinhaltet den kompletten Jahrgang 2010 – alle 12 Monatsausgaben sowie die Sonderausgabe über die Neuheiten der Nürnberger Spielwarenmesse. Die originalen Druckdateien wurden für die Bildschirmanzeige aufbereitet, optimiert und als pdf-Dateien gespeichert. Sie lassen sich am Bildschirm betrachten, seitenweise ausdrucken, auf einzelne Worte oder Textteile hin durchsuchen. Das Gesamtinhaltsverzeichnis bietet den Überblick über alle im Jahr 2010 im Eisenbahn-Journal erschienenen Artikel und ermöglicht deren rasches Auffinden.

Systemanforderungen: Jedes Computersystem, für das ein Adobe-Reader existiert. PC-Nutzer können die benötigte Software zum Anzeigen und Betrachten – Adobe-Reader für Windows – direkt von dieser CD aus installieren. Versionen für Apple- oder Linux-Computer sind bei Adobe im Internet herunterladbar.

Best.-Nr. 591001 · € 15,–

Kennen Sie diese Archiv-Medien des Eisenbahn-Journals?









EJ-Monatsausgaben 1975–2008
2 DVD-ROMs
Best.-Nr. 590405 · € 40,–

EJ-Sonderausgaben 1981–1993
Best.-Nr. 590901 · € 25,–

Dampflok-Baureihen 01–99
CD-ROM
Best.-Nr. 590403 · € 15,–

Länderbahn-Report
DVD-ROM
Best.-Nr. 590602 · € 15,–

Die Dampflokomotive –
Technik und Funktion
CD-ROM
Best.-Nr. 590002 · € 10,–

Eisenbahn JOURNAL
Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, eMail bestellung@vgbahn.de

Spezialisten-Verzeichnis

alphabetisch

A M D Anlagenplanung Modellbahnanlagen Dioramenbau
Seit 1998
Guido Kiesl
Erkersreuther Str. 15 • Plößberg • 95100 Selb
Tel./Fax: 09287 / 1475 • Funk 0171 / 6143868
eMail: g.kiesl-amd@fichtelgebirge.org
www.modelleisenbahnbau.de

Stabiler Holzaufbau, exakte Gleisverlegung, digitale Steuerung mit Gleisbildstellpult, hochwertiger Landschaftsbau (z.B. Silflor), Transport und Aufbau, und das alles aus einer Hand und zum fairen Preis!

KOTOL
DAS Modellbahnzubehör



MANCHE SAGEN WIR WÄREN ANDERS!?
Wollt Ihr auch anders sein?
www.kotol.de
...und was macht dich glücklich?
Aber Vorsicht!
Kann süchtig machen!
Kein Internet? Kein Problem! KoTol hat auch einen Katalog. Tel.: 030-67892231

Haben Sie einen speziellen Anlagenwunsch?
Dann könnte dies hier die richtige Adresse für Sie sein:
Modellbahn-Anlagenbau
J. Brandl
Fronfischergasse 6
93333 Neustadt
Tel.: 0 94 45 / 83 93 oder 410
Fax: 0 94 45 / 2 19 48





"...wie in echt"
Langmesser-Modellwelt

- Resin-Modelle
- Landschaftszubehör
- Anlagenbau

Wolfgang Langmesser
Am Schronhof 11 • 47877 Willich
Tel.: 02156 / 109389 • Fax: 02156 / 10 93 91
E-Mail: info@langmesser-modellwelt.de
www.langmesser-modellwelt.de





M. Brämer · Am Hünenstein 12 · D-26904 Börger
Tel. 0 59 53 / 92 59 74 · Fax: 0 59 53 / 92 59 75 Internet: www.mondial-braemer.de
Wir sorgen für Sicherheit und Abwechslung auf Ihrer Modellbahnanlage
Schattenbahnhof- und Blockstellensteuerungen für den Analog- und Digitalbetrieb. Kehrschleifen- und Pendelautomatik, Leistungsfahrregler für Großbahnen und viele weitere Produkte.
Unser Katalog ist gegen Einsendung von € 4,50 in Briefmarken erhältlich.



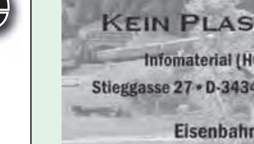
SPUR-0
Treiser Pfad 1
D-35418 Buseck
Tel.: 0 64 08 / 39 18
Fax: 0 64 08 / 50 14 96
www.schnellenkamp.com
schnellenkamp@t-online.de
SCHNELLENKAMP
Technischer Modellbau





Robert-Bosch-Str. 41
D-74523 Schwäbisch Hall
Transformatoren und Netzgeräte
Tel.: 0049 / 791 / 95 05 60
Fax.: 0049 / 791 / 9 50 56 30
E-mail: titan-sha@t-online.de
Internet: www.titan-sha.de

Traum-Fahrpulte
für Ihre Traum-Anlage
www.fahrpulte.de







Kittler GmbH
Am Bahndamm 10
D-76437 Rastatt

Qualitativ hochwertiges Landschaftsgestaltungs-Zubehör und elektronische Modellbahnsteuerung sowie entsprechende Fachliteratur. Katalog über Fachhandel.



www.weinert-modellbau.de
www.mein-gleis.de
www.peco-gleise.de
WEINERT MODELLBAU

Modellbahn-Praxis mit Gewinn-Formel

3 Ausgaben lesen
+ 1 Geschenk kassieren
= 35 Prozent sparen



Symbolabbildungen – die nächsten Themen: Kompakte Märklin-Anlage, Anlage Kaeserberg, Flamsbahn Norwegen

Die nächsten 3 Ausgaben der Eisenbahn-Journal „Modellbahn-Bibliothek“ für nur

€ 26,70

Ihr Geschenk als Dankeschön:

Exklusive VGB-Speicherkarte (8,3 x 5,2 cm) mit attraktivem Eisenbahnmotiv und 4 GB USB-Speicher zum Herausklappen



Lernen Sie das 1x1 des Anlagenbaus, lassen Sie sich von Super-Anlagen verführen oder erfahren Sie alles über den Bau von Josef Brandls Traumanlagen – die Modellbahn-Bibliothek des Eisenbahn-Journals bietet unzählige wertvolle Tipps aus der Profi-Praxis und lädt mit fantastischen Bildern der schönsten Modellbahn-Anlage zum Träumen und Genießen ein. Ein informatives Modellbahn-Vergnügen mit Langzeitnutzen, das Sie sich nicht entgehen lassen sollten!

Nutzen Sie risikolos unser Testangebot, sparen Sie 35 % und sichern Sie sich das attraktive Dankeschön. Wenn Sie die Modellbahn-Bibliothek des Eisenbahn-Journals überzeugt hat, beziehen Sie ab der vierten Ausgabe ein Jahresabonnement über 6 Ausgaben zum Vorzugspreis von nur € 75,– (Ausland € 85,80). So verpassen Sie keine Ausgabe, denn alle Hefte der Modellbahn-Bibliothek kommen kostenfrei zu Ihnen nach Hause. Obendrein sparen Sie noch € 1,20 pro Ausgabe gegenüber dem Einzelheft-Verkaufspreis.
Andernfalls teilen Sie dies nach Erhalt der dritten Testausgabe innerhalb einer Woche dem MZVdirekt GmbH, Aboservice, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf schriftlich mit dem Vermerk „keine weitere Ausgabe“ mit. Das Geschenk, welches Ihnen sofort nach Zahlungseingang übersandt wird, dürfen Sie in jedem Fall behalten.

- **Coupon ausfüllen und einsenden an MZVdirekt GmbH & Co.KG, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf**
- **Coupon faxen an 0211/690789-70**
- **Abo-Hotline anrufen 0211/690789-985**
- **Mail schicken an bestellung@mzv-direkt.de (Aktionsnummer vom Coupon angeben)**

❑ **Ja**, ich will die Modellbahn-Bibliothek des Eisenbahn-Journals testen! Bitte schicken Sie mir die nächsten drei Ausgaben für nur € 26,70 – und die USB-Speicherkarte bekomme ich als Dankeschön gratis dazu. Ich war in den letzten 12 Monaten nicht Abonnent der EJ-Modellbahn-Bibliothek.

Name, Vorname

Straße, Haus-Nr.

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift

E-Mail-Adresse

Aktionsnummer Brandl0111S

Ich zahle bequem und bargeldlos per

❑ Bankeinzug

❑ Kreditkarte (Visa, Euro-/Mastercard, Diners)

Geldinstitut / Kartenart

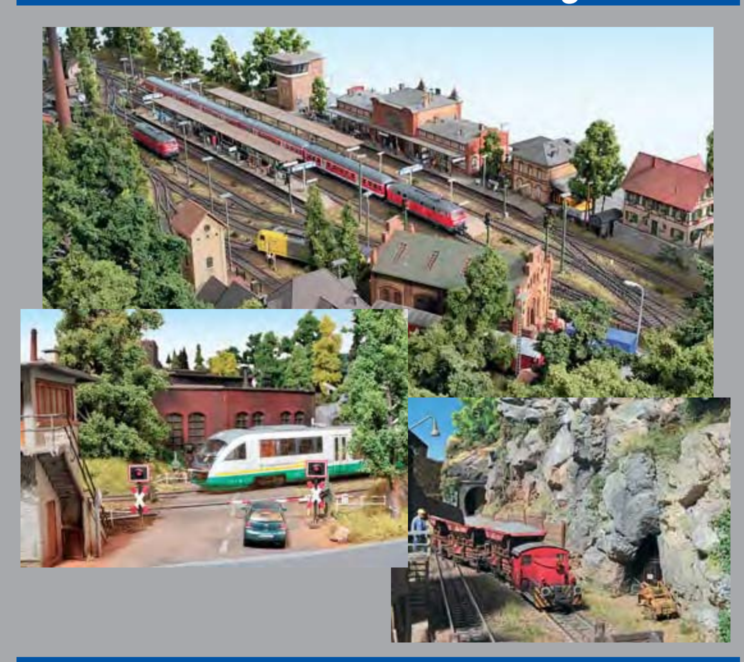
BLZ / gültig bis

Kontonr. / Kartennr.

❑ Ich zahle gegen Rechnung

VORSCHAU

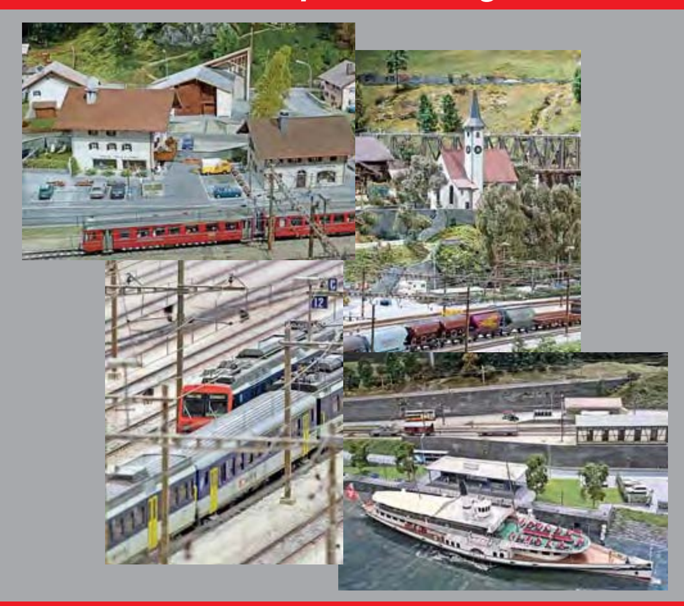
Das nächste 1x1 des Anlagenbaus



Märklin-Anlage kompakt

1x1 des Anlagenbaus 1/2011 erscheint im April 2011

Die nächste Super-Anlage:



Chemins de fer du Kaeserberg
Eine Schweizer Modelleisenbahn

Super-Anlagen 1/2011 erscheint im Juni 2011

Fotos: Archiv Kaeserberg, Gabriele Brandl

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH,
Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: redaktion@eisenbahn-journal.de
Internet: www.eisenbahn-journal.de

CHEFREDAKTEUR:
Gerhard Zimmermann (Durchwahl -217)

REDAKTION:
Dr. Christoph Kutter (Durchwahl -210)
Andreas Ritz (Durchwahl -219)
Tobias Pütz (Durchwahl -212)

MODELLBAU:
Josef Brandl

TEXT:
Josef Brandl

GLEISPLANZEICHNUNG:
Martin Fürbringer

FOTOGRAFIE:
Gabriele Brandl

LAYOUT:
Tobias Pütz

REDAKTIONELLE BETREUUNG:
Tobias Pütz

TECHNISCHE HERSTELLUNG:
Regina Doll

Verlagsgruppe Bahn GmbH VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

GESCHÄFTSFÜHRUNG:
Werner Reinert, Horst Wehner
VERLAGSLEITUNG:
Thomas Hilge (Durchwahl -135)
ANZEIGENLEITUNG:
Elke Albrecht (Durchwahl -151)
ANZEIGENSATZ UND -LAYOUT:
Evelyn Freimann (Durchwahl -152)
VERTRIEBSLEITUNG:
Elisabeth Menhofer (Durchwahl -101)
VERTRIEB & AUFTRAGSANNAHME:
Petra Schwarzendorfer (Durchwahl -107), Thomas Rust (Durchwahl -104), Karlheinz Werner (Durchwahl -106), Ingrid Haider (Durchwahl -108); E-Mail: bestellung@vgbahn.de
AUSSENDIENST & MESSEN:
Christoph Kirchner (Durchwahl -103), Ulrich Paul
VERTRIEB EINZELVERKAUF:
MZV GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim, Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113
ABO-SERVICE:
MZV direkt GmbH & Co. KG, Adlerstr. 9, 40211 Düsseldorf,
Tel. 01805/566201-63, Fax 01805/566201-94
14 Cent pro Minute aus dem dt. Festnetz
Mobilfunk ggf. abweichend
ERSCHEINUNGSWEISE UND BEZUG:
Zwei Ausgaben Josef Brandls Traumanlagen jährlich,
pro Ausgabe € 13,70 (D), € 15,00 (A), sfr 27,40
Jahresabonnement € 25,00 (Inland), 28,60 (Ausland)
Das Abonnement gilt bis auf Widerruf,
es kann jederzeit gekündigt werden.
BANKVERBINDUNG:
Deutsche Bank AG Essen, Kto 286011200,
BLZ 360 700 50
LITHO:
Akkolade-Verlag-Service Hagen GmbH,
Hohensyburgstr. 65–67, 58099 Hagen
DRUCK:
WAZ-Druck, Theodor-Heuss-Str. 77,
47167 Duisburg-Neumühl

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 21 vom 1.1.2011. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

Josef Brandls Traumanlagen 1/2011
ISBN 978-3-89610-327-7

Die Spezialisten



Die technische Entwicklung macht es möglich, dem Bahnbetrieb im Modell einen ebenso überzeugenden Straßenverkehr zur Seite zu stellen. Die neueste Spezial-Ausgabe beantwortet etwa die Frage, welche Bauform von Andreaskreuzen in den verschiedenen Epochen anzutreffen war. Rare Bilddokumente zeigen Autotransporte auf der Schiene. Außerdem stellen die MIBA-Spezialisten den Bau einer Faller-Carsystem-Anlage vor, geben Tipps für den Umbau einiger Funktionselemente und berichten über die neuen Trassen aus gelasertem Sperrholz. Der Betriebsbahner findet neben Anlagenberichten und Gleisplan-Entwürfen, die einen Zirkus-Transport ebenso thematisieren wie die Verladung von Containern, auch leicht nachvollziehbare Tipps für den Bau von funkferngesteuerten Lkws. Mit MIBA-Spezial 87 wird der Individualverkehr auch auf Ihrer Anlage individuell!

104 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 240 Abbildungen
Best.-Nr. 12088711 · € 10,–

Noch lieferbar:

je Ausgabe € 10,–



MIBA-Spezial 76/08
Bahn, Betrieb und viel Bewegung
Best.-Nr. 120 87608



MIBA-Spezial 77/08
Klassische Konzepte
Best.-Nr. 120 87708



MIBA-Spezial 78/08
Module und Segmente
Best.-Nr. 120 87808



MIBA-Spezial 79/09
Anlagen mit Attraktionen
Best.-Nr. 120 87909



MIBA-Spezial 80/09
Kammer-Spiele
Best.-Nr. 120 88009



MIBA-Spezial 81/09
Bahn auf dem Lande
Best.-Nr. 120 88109



MIBA-Spezial 82/09
Plan die Bahn
Best.-Nr. 120 88209



MIBA-Spezial 83/10
Der Computer als Werkzeug
Best.-Nr. 120 88310
inkl. DVD



MIBA-Spezial 84/10
Bahnhofsbasteleien
Best.-Nr. 120 88410



MIBA-Spezial 85/10
Felder, Wiesen und Auen
Best.-Nr. 120 88510



MIBA-Spezial 86/10
Eine Bühne für die Bahn
Best.-Nr. 120 88610



www.miba.de

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 0, Fax 0 81 41/5 34 81-100, E-Mail bestellung@miba.de

Kompetenz
in Vorbild und Modell



Seit mehr als 25 Jahren ist das Eisenbahn-Journal die Pflichtlektüre für alle Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner – Monat für Monat, über 100 Seiten stark, hochwertig illustriert und in großzügiger Aufmachung. Hier finden Sie historische Bilddokumente und Wissenswertes aus der Blütezeit des Dampfbetriebs ebenso wie Berichte und Fotoreportagen aus dem Bundesbahn-Alltag der 50er- bis 80er-Jahre, Porträts klassischer Bahnfahrzeuge, Modellneuheiten und Tests, tolle Modellbahn-Anlagen, wertvolle Tipps für die Modellbahn-Praxis und vieles mehr. Als Eisenbahn-Journal-Leser sind Sie stets bestens informiert über die Welt der großen und der kleinen Bahnen – lassen Sie sich überzeugen!

Das Eisenbahn-Journal gibt's jeden Monat neu beim Fach- und Zeitschriftenhändler, im Bahnhofsbuchhandel oder direkt beim Verlag: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

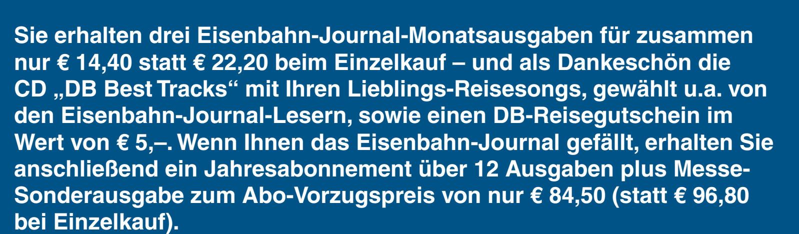
Jetzt testen und Geschenk kassieren



3x Eisenbahn-Journal
+ CD „DB Best Tracks"
+ € 5,– DB-Reisegutschein

= € 14,40

Sie sparen 35 %



Sie erhalten drei Eisenbahn-Journal-Monatsausgaben für zusammen nur € 14,40 statt € 22,20 beim Einzelkauf – und als Dankeschön die CD „DB Best Tracks" mit Ihren Lieblings-Reisesongs, gewählt u.a. von den Eisenbahn-Journal-Lesern, sowie einen DB-Reisegutschein im Wert von € 5,–. Wenn Ihnen das Eisenbahn-Journal gefällt, erhalten Sie anschließend ein Jahresabonnement über 12 Ausgaben plus Messe-Sonderausgabe zum Abo-Vorzugspreis von nur € 84,50 (statt € 96,80 bei Einzelkauf).

Hier gibt's das Schnupperabo:

- **Abo-Hotline anrufen 0211/690789-985**
- **Fax an 0211/690789-70**
- **E-Mail an bestellung@mzv-direkt.de**
- **Bestellung an MZVdirekt GmbH, EJ-Aboservice, Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf schicken**